DIVISION DES SERVICES DE TRANSPORT
MINISTÈRE DE L'EXPANSION INDUSTRIELLE RÉGIONALE

LES TRANSPORTS ET L'EXPANSION INDUSTRIELLE RÉGIONALE
POINTS DE VUE DES USAGERS SUR LES PROBLÈMES DES ANNÉES 1980

VOLUME 1 ANALYSE DES CONCLUSIONS

JAMES F. HICKLING
MANAGEMENT CONSULTANTS LTD.

MAI 1964

RAPPORT FINAL

LES TRANSPORTS ET L'EXPANSION INDUSTRIELLE RÉGIONALE: POINTS DE VUE DES USAGERS SUR LES PROBLÈMES DES ANNÉES 1980

VOLUME 1 ANALYSE DES CONCLUSIONS

Présenté à:

La Division des services de transport
Ministère de l'Expansion industrielle régionale

Par:

James F. Hickling Management Consultants Ltd.
Ottawa, mai 1984

This report is also available in English.

AVANT-PROPOS

Le présent rapport intitulé "Les transports et l'expansion industrielle régionale: Point de vue des usagers sur les problèmes des années 1980" a pour objectif de déterminer la pertinence des services actuels de transport dans toutes les régions du Canada telle que perçue par les usagers de ces services, et d'évaluer la façon dont ces services influent sur l'expansion industrielle régionale et le développement touristique. L'étude a été commandée par la Direction des industries de services, SMA Biens de consommation, services et transformation des richesse naturelles, ministère de l'Expansion industrielle régionale, et elle a été menée par la firme James F. Hickling Management Consultants Ltd.

Les résultats de l'enquête ont été obtenus par des discussions dirigées et par des entrevues téléphoniques effectuées dans de grands et petits centres à travers tout le Canada. Tous les participants, la plupart venant du secteur privé, étaient des usagers directs des services de transport ou connaissaient bien le rapport existant entre les transports et l'expansion industrielle régionale et le développement touristique. On leur a demandé de déterminer les obstacles et les possibilités liés aux services actuels et d'offrir des suggestions en vue de minimiser les obstacles et de maximiser les possibilités.

Le volume I du rapport en question analyse les commentaires recueillis et donne une liste des points à approfondir; le volume II, qui est présenté sous forme de tableaux, examine en détail les conclusions de chaque discussion dirigée.

Il est à espérer que ce rapport sera un document utile pour les fonctionnaires du ministère de l'Expansion industrielle régionale. Les idées et les opinions qui y sont exprimées ne sont toutefois que celles de l'auteur et des participants à l'enquête, et ne traduisent pas nécessairement celles du Ministère.

A.K. Liljefors
Directrice générale
Direction des industries de services
Biens de consommation, services et transformation des richesses naturelles
Ministère de l'Expansion industrielle régionale

Juillet 1984

TABLE DES MATIÈRES

		PAGE
RÉSUMÉ		i
1.0	INTRODUCTION	1
	1.1 But et portée de l'Étude	1
	1.2 Méthodologie	2
	1.3 Structure du rapport	4
2.0	RÔLE DES TRANSPORTS DANS LA POLITIQUE ÉCONOMIQUE RÉGIONALE	6
	2.1 Objectifs de la politique régionale	6
	2.2 Conflits dans la politique régionale	11
	2.3 Tendances de la ~~tendance~~ politique régionale -- Points de vue des usagers	12
3.0	CONCLUSIONS DE L'ENQUÊTE PAR RÉGION	13
	3.1 Colombie-Britannique	14
	3.2 Alberta	23
	3.3 Saskatchewan	29
	3.4 Manitoba	35
	3.5 Nord-Ouest de l'Ontario	39
	3.7 Sud-Ouest de l'Ontario	41
	3.6 Sud de l'Ontario	43
	3.8 Est de l'Ontario	47
	3.9 Québec	49
	3.10 Nouveau-Brunswick	54
	3.11 Nouvelle-Écosse	57
	3.12 Île-du-Prince-Édouard	60
	3.13 Terre-Neuve	61
	3.14 Territoires du Nord-Ouest et Yukon	65

TABLE DES MATIÈRES (suite)

4.0 RÉSUMÉ ET CONCLUSIONS 72

4.1 Résumé des problèmes par mode de transport 72

4.2 Nécessité d'instruments d'évaluation 78

4.3 Recommandations de sujets pour étude ultérieure 80

FIGURES ET TABLEAUX

Figure 2.1 Représentation schématique de la démarche décisionnaire dans la politique régionale 8

Tableau 4.1 Classification approximative des modes de transport par fréquence de mention 74

ANNEXES

Annexe A - Personnes ayant participé à l'Enquête

Annexe B - Vues de l'Association canadienne d'exportation sur une marine marchande canadienne

Annexe C - Commission de développement de Windsor-Essex

Annexe D - Enquête du Bureau de commerce d'Ottawa-Carleton sur les compagnies de haute technologie de la région d'Ottawa

RAPPORT SOMMAIRE

But de l'Étude

Une enquête a été réalisée sous contrat auprès des usagers des services de transport pour le compte du ministère de l'Expansion industrielle régionale. L'enquête avait pour but de recueillir, région par région, les points de vue des usagers sur l'adéquation des services de transport offerts. Ont été particulièrement examinées les questions et préoccupations liées aux services jugés inadéquats par les usagers ainsi que l'opinion de ces derniers quant aux effets que peuvent avoir ces inadéquations sur l'économie et le développement industriel des régions étudiées, de même que les changements jugés nécessaires pour améliorer les services de transport en question.

Méthodologie

Les conclusions ont été tirées à partir des opinions recueillies dans le cadre d'entretiens collectifs dirigés et de sondage par téléphone; au total on comptait 109 participants. Douze groupes clé furent réunis dans les villes suivantes:

Vancouver, C.-B.	Toronto, Ont.
Edmonton, Alb.	Montréal, Qué.
Saskatoon, Sask.	Québec, Qué.
Winnipeg, Man.	Moncton, N.-B.
Thunder Bay, Ont.	Halifax, N.-É.
London, Ont.	St-Jean, T.-N.

Ces groupes étaient composés d'usagers des services de transport et d'autres parties intéressées au domaine des transports et à ses relations avec le développement industriel et économique régional. Dans le premier cas, on fit appel au maximum aux représentants régionaux des associations industrielles, comme la Ligue canadienne du trafic industriel et l'Association canadienne des manufacturiers, ainsi qu'aux associations plus particulièrement liées à la sylviculture, aux mines, à l'agriculture, aux pêches et à d'autres secteurs. Parmi les autres parties intéressées, citons les chambres de commerce, les bureaux de commerce et les commissions de développement économique régional et municipal.

Les entretiens par téléphone ont été menés dans deux douzaines d'autres endroits environ, généralement de moindre importance. Leur but était de fournir un panorama plus large des questions et préoccupations reliées aux transports dans une région donnée et de

permettre ainsi de vérifier les résultats obtenus dans le cadre des groupes clé. Le plus souvent, les personnes interrogées étaient des représentants cadres des commissions de développement économique régional ou municipal.

Les transports et la politique économique régionale

Afin d'établir un cadre utile pour comprendre le lien existant entre les questions présentées par les usagers des transports interrogés et le rôle du gouvernement fédéral à cet égard, le rapport contient également quelques remarques sur le rôle que peuvent jouer les transports dans la création de problèmes d'ordre économique et régional, ainsi que sur les solutions qu'ils peuvent y apporter.

Dans le contexte du développement économique régional, la réglementation et les initiatives liées aux transports visent à répondre à trois objectifs principaux qui parfois se chevauchent, à savoir:

- o améliorer la structure industrielle d'une région;
- o réduire le désavantage géographique d'une région et, par conséquent, redistribuer le revenu national;
- o créer un environnement permettant d'obtenir une plus grande viabilité économique régionale (et par conséquent nationale).

Traditionnellement, la politique régionale s'est attachée à réduire les disparités économiques d'une région à l'autre en atténuant certains de leurs désavantages géographiques et en redistribuant aux régions défavorisées une partie des revenus des régions plus riches. L'enquête, cependant, relève une tendance de la part des usagers des transports à favoriser une réorientation des préoccupations gouvernementales vers les questions touchant aussi à la viabilité économique. D'un côté, les usagers des transports des plus riches régions -- celles qui ne connaissent aucun désavantage géographique -- voient dans l'amélioration des services de transport une possibilité considérable d'obtenir de meilleurs résultats économiques. De l'autre, on trouve les usagers habitant dans des régions dont le rythme de croissance économique est plus lent que celui de l'ensemble du pays. Tandis que certains d'entre eux continuent de mettre l'accent sur leurs problèmes de désavantage géographique et sur la nécessité d'obtenir des subventions gouvernementales et des dispositions réglementaires compensatoires, d'autres, nombreux, se disent préoccupés par les questions de productivité au point de recommander une réduction des subventions et des règlements pour certains modes. Cette opinion concernait particulièrement les cas où les subventions compromettaient l'affectation du trafic au mode de transport le plus approprié et entravaient le libre jeu de la concurrence.

Classification des problèmes liés aux transports, par mode

Afin de résumer les résultats de l'enquête, les modes de transport ont été classés suivant le nombre de fois qu'ils ont été mentionnés par les personnes interrogées comme représentant un domaine générateur de problèmes ou comme offrant, à leur avis, un service inadéquat. Les différents sous-problèmes et préoccupations soulevés — qu'il s'agisse des services voyageurs ou de leur prix, du transport des denrées ou de son prix, de l'infrastructure ou des règlements — sont alors classés en fonction de leur mode respectif. Cela fut considéré préférable à une présentation des conclusions basée sur des distinctions d'ordre régional, liées à l'importance de l'expéditeur ou au secteur d'industrie, du fait qu'un grand nombre de ces problèmes semblent dépasser de telles distinctions.

La classification ainsi établie est, sous de nombreux rapports, subjective et ne doit pas être considérée comme possédant un quelconque degré de fiabilité quantitative. Elle offre cependant une indication directionnelle valide sur l'importance relative des modes de transport et sur les questions jugées importantes par les usagers des services de transport.

1. Transport aérien

Le transport aérien en général, et le prix du transport des passagers et du service en particulier, a été, de loin, le domaine de préoccupation le plus fréquemment évoqué. Tous les aspects du service aux passagers ont été soulevés, y compris le prix du transport, la fréquence des vols, les itinéraires offerts, les correspondances, l'adéquation du matériel, etc. On nota des différences évidentes sur les problèmes soulevés entre les plus petits centres régionaux et les plus grands. Les centres de moindre envergure, en particulier ceux des localités plus reculées, manifestèrent leur préoccupation à l'égard de ce qu'ils considèrent comme des tarifs aériens proportionnellement prohibitifs, des départs/arrivées en nombre insuffisant, et l'absence de vols directs (avec l'obligation, par conséquent, de prendre des correspondances gênantes et qui font perdre du temps). L'inadéquation du service représente un désavantage lorsqu'il s'agit d'attirer les hommes d'affaires dans certaines régions, en même temps qu'une entrave au tourisme. Dans de nombreuses localités, on estimait qu'un plus grand accès aux transporteurs régionaux, utilisant des aéronefs de moindre envergure, serait préférable à un transporteur national devant faire usage d'avions plus gros et plus coûteux.

Les plus grands centres se distinguaient davantage par leurs préoccupations d'accès aux marchés américains, en particulier dans le cadre du tourisme canadien.

Les considérations d'ordre réglementaire, qui sont, sous de nombreux rapports, inséparables des considérations liées au service, étaient jugées importantes par tous les centres, et certains exprimèrent le désir de voir s'établir un certain degré de déréglementation. Ce souhait fut toutefois nuancé par les commentaires de nombreux participants qui estimaient nécessaire de classer alors certains centres en tant que "services essentiels", sinon le peu de services dont ils bénéficient s'en trouverait menacé. Ce point de vue est plus typique des petits centres plus reculés, et d'autres localités du Nord du Canada.

À la lumière du récent communiqué d'Air Canada, le désir exprimé au sujet d'un certain relâchement de la réglementation applicable aux exploitations des transporteurs aériens, semble avoir été entendu. Il s'agit maintenant de savoir si les avantages espérés par les usagers, d'après cette enquête, vont en fait se matérialiser.

2. Transport ferroviaire

Bien que l'on aie noté un certain nombre de préoccupations se rapportant au prix du transport et aux services ferroviaires, les problèmes de réglementation les dépassaient de loin. La préoccupation essentielle réside peut-être dans les différences observées entre les règlements canadiens et américains, et les conséquences qui en découlent pour les transporteurs canadiens du point de vue de leur compétitivité et de leur accès aux marchés américains, en particulier dans le domaine forestier et minier. D'autres points d'intérêt fréquemment mentionnés se rapportaient aux tarifs du fret maritime, aux tarifs du Nid-de-Corbeau (maintenant révisés et perçus comme favorisant l'amélioration des voies et autres problèmes d'infrastructure dans l'Ouest), les charges de raccordement de voies, et la réglementation concernant les marchandises dangereuses (en fonction, toujours, de la compatibilité avec les normes américaines).

Les avis étaient partagés quant au bien-fondé des services passagers à grande distance. Le service local dans les corridors à grand trafic, en particulier la liaison Oshawa-Hamilton assurée par le service GO, fut par contre jugé viable. En dehors des questions de justification et de subventions, tout le monde semble être d'accord pour dire que le service ferroviaire VIA est totalement inadéquat tel quel, les critiques visant plus particulièrement la fiabilité des horaires, le matériel, et le service à bord. Dans la plupart des régions, le tourisme est le secteur de l'économie qui semble le plus touché par ces faiblesses.

3. Transport par camion

Les dispositions réglementaires apparaissent comme le problème majeur des entreprises de camionnage. La délivrance des permis liés à ces exploitations est du ressort des instances provinciales et, par conséquent, les préoccupations portent sur la réglementation provinciale (envergure et genre de règlements, administration des permis, etc...). La différence entre les règlements relatifs au pesage dans les diverses provinces fut sans doute le problème le plus fréquemment évoqué. Les problèmes prévus en ce qui concerne l'adaptation, au niveau municipal et local, de la législation concernant les marchandises dangereuses, furent également mentionnés. Les questions touchant à l'infrastructure constituaient le deuxième sujet de préoccupation, en ordre d'importance. Les sujets abordés allaient de l'état et de l'entretien des chaussées (par ex: le réseau routier de Toronto) et des limites de capacité des grandes artères (autoroute transcanadienne et son impact sur le port de Thunder Bay), au problème de savoir si de nouvelles routes devraient être construites pour favoriser la commercialisation des mines du Nord.

4. Transport maritime*

Les questions et préoccupations touchant les transports maritimes concernaient à peu près également les règlements, l'infrastructure, le service voyageurs et le transport de marchandises. Les questions relatives au fret (telles que la nécessité de bénéficier de tarifs concurrentiels pour favoriser les exportations et la préoccupation concernant l'acheminement des conteneurs par le détour des ports américains), étaient axées sur des considérations relativement aux mérites respectifs des lignes membres ou non-membres des conférences, qui, en vertu de la loi dérogatoire relative aux conférences maritimes, sont en fait également de nature réglementaire. Les problèmes d'ordre réglementaire comprenaient également la question d'une marine marchande canadienne (battant pavillon canadien) de long cours (de l'avis unanime, à déconseiller) et les prix portuaires. Les prix portuaires comparés à ceux des É.-U., et leur répercussion sur le prix de revient total du transport et la compétitivité des transporteurs sur les marchés internationaux, constituaient un secteur de préoccupation bien précis.

5. Transport automobile

Les sujets évoqués portèrent moins sur les automobiles elles-mêmes que sur l'adéquation du réseau routier en ce qui a trait au trafic automobile — en particulier du point de vue du tourisme. Parmi les exemples de sujets préoccupants, on peut citer le réseau routier des Parcs nationaux (Ex.: Banff), l'autoroute Yellowhead, et de nouveau l'autoroute transcanadienne entre Thunder Bay et la frontière du Manitoba. La principale préoccupation concernait les limites de capacité des routes; la sécurité fut mentionnée plusieurs fois.

---

* À noter que les modes de transport par camion et par voie maritime furent mentionnés à peu près autant de fois l'un que l'autre.

La différence des prix d'essence entre le Canada et les É.-U. fut citée comme cause de la baisse du trafic touristique routier.

6. Transport par autocar

Le transport par autocar fut généralement jugé adéquat. Comme pour les automobiles, les problèmes soulevés étaient en fait liés à l'infrastructure routière et au prix de l'essence, et à leurs répercussions sur l'industrie touristique par autocar.

La nécessité d'instruments d'évaluation

En vertu du Système de gestion des secteurs de dépenses, le ministère de l'Expansion industrielle régionale doit entrer en concurrence avec d'autres ministères en ce qui concerne les ressources budgétaires qui peuvent être affectées aux politiques, aux initiatives et aux programmes de développement économique. Aussi, même s'il est permis de croire que certaines initiatives découleront des questions soulevées dans ce rapport, la limitation des ressources et les restrictions qu'elles ne peuvent manquer d'entraîner vont certainement restreindre le nombre d'initiatives qui pourraient être prises.

Il est essentiel que toute initiative considérée par le MEIR soit analysée conformément aux grandes lignes du Conseil du Trésor et du ministère d'État au Développement économique. En l'absence d'instruments d'analyse adéquats, il serait difficile d'appuyer ces initiatives — qui sont sujettes au processus de révision du Système de gestion des secteurs de dépenses. Or, les instruments d'évaluation capables d'éclairer les avantages et les coûts relatifs de ces initiatives, existent. Il serait souhaitable que le MEIR examine en priorité ces techniques ainsi que les données nécessaires pour les appuyer.

Recommandations de sujets pour étude ultérieure

Parmi les problèmes identifiés par cette enquête, il en est plusieurs qui ont des répercussions plus ou moins prononcées sur le développement industriel et économique et qui exigent une étude plus approfondie.

Nous les répartissons ci-dessous en deux groupes d'après leur importance relative en fonction de l'étendue des problèmes dans l'ensemble du Canada et (ou) l'impact potentiel qu'ils pourraient avoir sur le développement économique et industriel.

Groupe n° 1

- Service aérien - intérieur

  Observer l'effet du récent communiqué de Transports Canada concernant la déréglementation du service aérien à l'intérieur du pays d'après la qualité des services offerts, en particulier dans les localités de moindre envergure.

o Service aérien - international

L'adéquation des routes entre le Canada et les É.-U., et la concurrence entre les transporteurs canadiens et américains, en particulier en fonction de l'impact de ces questions sur l'industrie canadienne du tourisme.

o Mesures réglementaires du Canada et des É.-U.

Sujet global recouvrant les exploitations aériennes, ferroviaires et de camionnage, et s'attaquant à la compétitivité de l'industrie canadienne dans les marchés américains.

o Prix portuaires

La différence des prix entre différents ports possibles (à l'intérieur même du Canada, et entre les ports canadiens et américains) et son effet sur l'acheminement des cargaisons et sur les prix de revient de l'expéditeur.

o Lignes adhérant aux conférences maritimes

L'effet des tarifs des compagnies maritimes sur les prix de revient et la compétitivité des expéditeurs/destinataires, selon qu'elles adhèrent ou non aux conditions des conférences.

o Infrastructure routière

L'inventaire des questions portant sur des sites spécifiques et concernant l'adéquation des systèmes routiers et leur impact sur la circulation du fret, le tourisme, la sécurité et autres considérations, dans le cadre des régions respectives.

o Camionnage - licence provinciale

? La relation entre les différences de la réglementation des permis provinciaux et l'administration des permis et ce qui est offert aux usagers de services compétitifs.

Groupe n° 2

- Douanes

  L'effet sur les touristes de la qualité des services offerts et sur l'image qu'ils se font du Canada, et par conséquent, sur l'industrie du tourisme.

- Frais de raccordement de voies

  L'effet de ces frais supplémentaires sur le prix de revient du transport et sur les décisions d'implantation des industries.

- Camionnage - Normes de pesage interprovinciales

  L'effet de normes interprovinciales non uniformes sur les modes et les frais de distribution des expéditeurs.

- Législation sur les marchandises dangereuses

  Étude des mesures destinées à faciliter l'adaptation d'une telle législation au niveau local et municipal et à minimiser les perturbations et les coûts dont pourraient souffrir les industries.

À la base de la plupart, sinon de toutes, les questions évoquées précédemment — et faisant écho à une préoccupation exprimée par un grand nombre de participants à l'enquête — on trouve la nécessité de communications efficaces entre les parties concernées (gouvernements fédéral, provinciaux, municipaux, et transporteurs et industriels). Dans de nombreux cas, on émit l'opinion que les différents pouvoirs devraient se mettre plus à l'écoute des besoins et désirs des transporteurs et des usagers. Dans la mesure où cet état de fait se manifeste déjà, le ministère de l'Expansion industrielle régionale pourrait aider les industriels à se faire entendre.

1.0 INTRODUCTION

1.1 BUT ET PORTÉE DE L'ÉTUDE

Le domaine du transport compte parmi l'un des nombreux facteurs influençant le développement industriel et économique régional. L'adéquation des services de transport en place peut affecter la viabilité et la compétitivité des industries d'une région, tandis que la réglementation sur le transport peut être appliquée par les gouvernements avec l'intention de résoudre certaines disparités économiques régionales.

Ce rapport contient les résultats d'une enquête sur les questions et préoccupations troublant les usagers des services de transport canadiens relativement aux services existants. Reconnaissant les relations entre le développement industriel et économique d'un côté, et l'adéquation dss services de transport en place de l'autre, et reconnaissant également le fait que les transports sont souvent utilisés comme bouc émissaire dans les problèmes liés au développement, l'étude s'est donnée pour objectifs de déterminer:

- la façon dont les usagers perçoivent l'adéquation ou l'inadéquation des services de transport au Canada;
- le critère ou les raisons de leur évaluation;
- les "coûts" ou l'impact des services inadéquats
- les changements jugés nécessaires pour remédier aux inadéquations;
- les avantages qui en découleraient.

La portée de l'enquête était d'envergure, puisqu'elle couvrait:

- toutes les régions du Canada;
- les usagers de tous les modes de transport;
- les ressources, industries primaires et secondaires de fabrication, ainsi que le tourisme (par ex: transport des voyageurs et des marchandises).

En outre, ce rapport pourrait être plus exactement intitulé "Nomenclature des questions à problèmes", car il vise à identifier les préoccupations et problèmes relatifs aux services de transport jugés importants par les usagers, mais non de les examiner en détail.

En supposant que les problèmes et préoccupations soient recensés de manière satisfaisante par région, mode et secteur d'industrie, on dispose alors des moyens nécessaires pour effectuer une étude ultérieure plus approfondie sur un sujet prioritaire donné.

1.2 MÉTHODOLOGIE DE L'ENQUÊTE

L'enquête a été effectuée à l'aide de groupes-clé et d'entretiens au téléphone dans les régions suivantes:

	Groupes clé	Entretiens au téléphone[1]
Colombie-Britannique	Vancouver	Victoria
		Prince George
Alberta	Edmonton	Calgary
Saskatchewan	Saskatoon	Regina
		Prince Albert
Manitoba	Winnipeg	Brandon
Ontario	Thunder Bay	Ottawa
	London	Kitchener
	Toronto	Windsor
Québec	Montréal	Sherbrooke
	Québec	
Nouveau-Brunswick	Moncton	Saint John
Nouvelle-Écosse	Halifax	Sydney
Île-du-Prince-Édouard	-	Charlottetown
Terre-Neuve	St. John's	Cornerbrook
		Goose Bay
Territoires du N.-O.	-	Yellowknife
Yukon	-	Whitehorse

On comptait un groupe clé seulement dans chacun des principaux centres indiqués et les participants étaient, par conséquent, choisis afin que le groupe soit aussi représentatif que possible de la région et des différents intérêts des usagers. On eut recours au maximum aux associations industrielles (Ligue canadienne du transport industriel, Association canadienne des manufacturiers, et aux associations plus particulièrement liées à la sylviculture, aux mines, à l'agriculture, à la pêche et à d'autres secteurs) ainsi que les représentants des chambres de commerce, des bureaux de commerce, des commissions de développement économique et autres organismes semblables.

1. Plusieurs entrevues personnelles de personne à personne ont également été effectuées.

En ce qui concerne les entrevues par téléphone, l'objectif consistait à identifier la personne la plus apte à effectuer l'évaluation d'ensemble du développement industriel et des services de transport puis à la contacter. Le plus souvent, la personne interrogée était un(e) représentant(e) cadre de la commission de développement industriel ou économique municipal ou régional.[1]

Au total, environ 109 personnes ont participé aux groupes clé et aux entretiens. De plus, aux sessions des groupes clé assistait au moins un représentant du ministère de l'Expansion industrielle régionale; dans la plupart des cas, à titre d'observateur. Notons que la sincérité des participants des groupes clé ne s'est trouvée inhibée d'aucune façon par la présence des représentants du MEIR. L'annexe A-1 présente les participants des groupes clé de chaque région tandis que l'annexe A-2 présente les participants aux entrevues effectuées par téléphone et autres entrevues personnelles. Le plus souvent, le participant montrait deux visages; par exemple, il ou elle pouvait occuper le poste de chef de la distribution d'une compagnie donnée, mais elle (ou il) se trouvait également engagée par la LCTI, l'ACM, la chambre de commerce, le bureau de commerce, ou était membre d'une autre organisation ou association du même type.

Lorsqu'on se reporte aux annexes A-1 et A-2, on constate deux domaines qui, à première vue, semblent être faiblement représentés: il s'agit des petits fabricants et des expéditeurs de fret. Dans le cas des premiers, l'apport de la LCTI, de la ACM et autres représentants d'associations, et des représentants des chambres de commerce, bureaux de commerce et commissions de développement économique peut être considéré comme un vote par procuration pour les petits expéditeurs et petits fabricants.

En ce qui concerne les expéditeurs de fret, certains efforts ont été déployés pour comprendre l'un d'eux dans chaque groupe. Dans plusieurs cas cela ne fut pas possible en raison de délais trop brefs ou simplement parce que la personne avait bien accepté l'invitation mais n'est pas venue. Dans ces cas, les commentaires offerts par les personnes participantes — en particulier les usagers des services d'expédition de marchandises - ont été choisies comme leurs porte-parole.

---

1. La nomenclature exacte, bien entendu, varie selon les lieux.

1.3 STRUCTURE DU RAPPORT

La section suivante de ce rapport offre une vue d'ensemble du rôle des transports dans la politique économique régionale et identifie trois objectifs de rechange des politiques régionales de transport.

La section 3.0 contient un examen détaillé des résultats de l'enquête par région, ainsi que des remarques sur le développement industriel et économique de la région, l'importance des transports, et les points et préoccupations clé soulevés.

La section 4.0 conclut le rapport. Elle offre une évaluation de tous les modes de transport vus dans le rapport, d'après la fréquence de mention des problèmes se rapportant à un mode de transport donné, par les participants des groupes clé et d'autres intervenants. Les problèmes clé (classés par prix et services de fret, prix et service voyageur, infrastructure ou réglementaire) sont brièvement décrits. En bref, l'objectif de cette section vise à recenser les points jugés d'importance par les usagers des services de transport, pouvant faire l'objet d'une étude ultérieure et pouvant favoriser le développement industriel et économique régional - une fois les problèmes corrigés ou améliorés.

Également comprise dans la section 4.0, se trouvent quelques observations sur la nécessité d'instruments analytiques permettant d'évaluer les diverses initiatives liées aux services de transport qui pourraient être envisagées. La section — et le rapport -- concluent par le recensement d'un certain nombre de points-problèmes pouvant justifier une étude ultérieure.

Les résultats détaillés de chaque groupe clé sont présentés séparément dans le volume VII, sous forme de tableaux.

2.0 RÔLE DES TRANSPORTS DANS LA POLITIQUE ÉCONOMIQUE RÉGIONALE

En examinant les moyens susceptibles de stimuler l'expansion économique régionale par le truchement des politiques et programmes gouvernementaux en matière de transport, la première chose à considérer est le rôle fondamental des transports dans l'élaboration de la politique économique régional. Le bref résumé des pr incipales considérations contenues dans ce rapport offre un cadre utile pour comprendre le lien existant entre les questions soulevées par les usagers des transports interrogés pour les besoins de notre étude et le rôle d'assesseur joué par le gouvernement fédéral pour les résoudre. Les questions soulevées sont examinées dans les chapitres 3 et 4 de ce rapport.

2.1 OBJECTIFS DE LA POLITIQUE RÉGIONALE

On compte trois objectifs réalisables en matière de politique des transports visant à promouvoir le développement économique régional.

- l'amélioration de la structure industrielle d'une région;
- la réduction du désavantage géographique d'une région et par conséquent la redistribution du revenu national; et
- la création d'un environnement permettant d'augmenter le rendement économique régional (et par conséquent national).

Les conflits entre de tels objectifs sont courants et une révision périodique des points de vue des usagers et des politiques gouvernementales est nécessaire pour s'adapter à l'évolution des circonstances. La figure 1 présente un modèle schématique de ce processus, et comprend la fonction de rétroaction et la révision — l'un des buts de ce rapport. Les sous-sections suivantes dépassent les éléments de ce schéma.

2.1.1 Structure industrielle

Traditionnellement, les préoccupations de la politique régionale se sont portées sur les disparités dans la croissance et le développement de différentes parties du pays. Mais pourquoi certaines régions sont-elles aussi en retard sur l'économie générale?

Pour certaines régions, la cause essentielle du problème réside dans l'héritage d'une base industrielle "mature" (une base pourvue d'un faible potentiel de croissance), mais il n'existe aucune raison

structurelle pour empêcher les industries à potentiel de croissance de s'établir dans ces régions pour jeter les bases d'une nouvelle croissance. En fait de nombreuses études ont démontré qu'un grand nombre d'industries ont un potentiel de mobilité sans perte d'efficacité et que la restructuration de la base économique d'une région par le truchement de la réimplantation de telles industries peut créer un milieu favorable à l'expansion, sans que l'ensemble de l'économie n'en souffre, ou très peu. Dans ces conditions, la politique sur les transports peut jouer un plus petit rôle que les autres intruments de politique régionale, comme les incitations fiscales et autres incitations financières destinées à encourager les industries modernes à s'implanter dans une région cible, mais peut toujours contribuer à la revitalisation de la structure industrielle d'une telle région. Par exemple, lorsqu'une région est en prise à des industries matures, son infrastructure des transports est souvent mal adaptée aux besoins des industries à la croissance naissante. C'est ce qui se passe dans les économies régionales étroitement liées à l'industrie minière — de telles régions ont tendance à posséder un bon réseau ferroviaire mais un réseau routier et aérien insuffisants -- l'infrastructure du transport de base de nombreuses firmes manufacturières modernes.

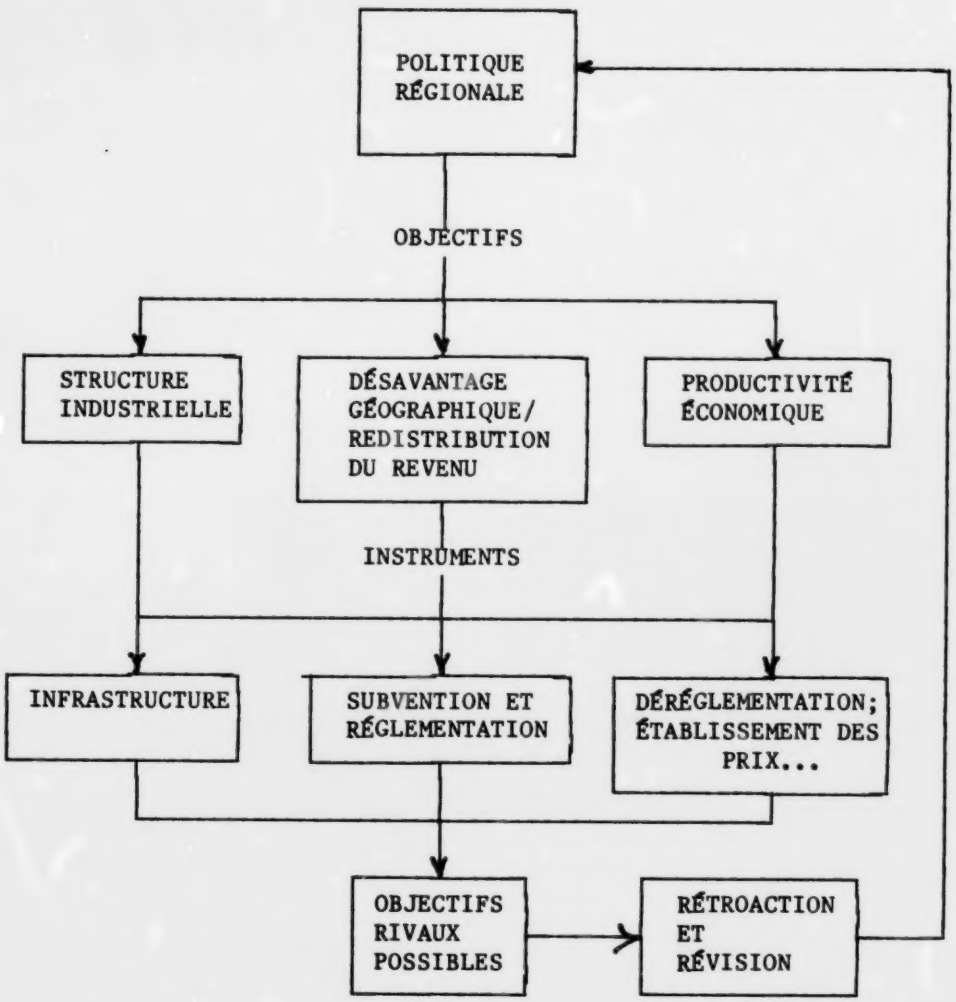
2.1.2 Désavantages géographiques

D'autres régions se développent plus lentement que l'ensemble du reste du pays en raison de certains désavantages structurels comme une population rare et dispersée ou une situation reculée ou périphérique par rapport au centre économique du pays. De telles régions peuvent ne pas offrir un environnement satisfaisant à de nombreuses industries modernes en pleine expansion et expliquent le besoin pour certaines politiques pseudo "distortionnaires" (comme les subventions) pour les persuader d'aller s'y implanter.

Il est certain que, bien que certaines industries à potentiel de croissance soient relativement "relaxes" en ce qui concerne l'emplacement géographique, pour un groupe important d'industries, l'implantation entraîne des dépenses importantes. Ce groupe comprend:

- o les entreprises tirant d'importants avantages de la proximité du centre national des marchés;
- o les succursales des entreprises en place souffrant de coûts supplémentaires en raison des grandes distances les séparant de l'usine mère; et
- o les entreprises tributaires des projets extérieurs dérivant de la proximité des industries connexes et des fournisseurs.

FIGURE 2.1: REPRÉSENTATION SCHÉMATIQUE DU PROCESSUS D'ÉLABORATION DE LA POLITIQUE RÉGIONALE



Il s'ensuit que la prestation de subventions et de règlements applicables aux transports peuvent s'avérer nécessaire pour réduire le handicap que crée une position éloignée ou une population clairsemée et de faible densité.

Un certain nombre de points soulevés par les participants des groupes clé rejoignent cette vue de l'influence du transport dans le développement économique régional. Dans les provinces maritimes, par exemple, on insiste considérablement sur la nécessité de subventionner de façon continue les tarifs de fret du trafic inter et intra régional afin d'équilibrer les désavantages structurels géographiques de ces régions. Un autre exemple est le besoin exprimé d'une aide publique (par le biais de subventions et de règlements) pour les installations et services aériens, une préoccupation lancée par de nombreuses petites localités situées loin des principaux centres économiques du pays.

2.1.3 Rendement économique

Bien que les régions à faible croissance soient traditionnellement au centre des préoccupations de la politique régionale, un nouveau centre d'intérêt fait surface — qui considère la politique régionale comme un complément naturel des instruments monétaires et fiscaux pour résoudre les problèmes économiques nationaux comme le déclin de la productivité, l'inflation, et les difficultés structurelles à long terme auxquelles l'industrie se trouve confrontée. Dans ce contexte, toutes les régions — et non seulement celles dont la croissance est inférieure à la moyenne — représentent des cibles pour la politique régionale, et les politiques mêmes visent non seulement à désamorcer les problèmes, mais également à promouvoir des occasions — comme une compétition accrue et une percée dans les marchés d'exportation.

Dans ce contexte, les politiques des transports pourraient bien aller au-delà de la création d'une infrastructure ou l'offre de subsides et d'une réglementation visant à annihiler les désavantages géographiques d'une région. Elles pourraient, plutôt, comprendre toute mesure capable d'offrir un plus grand rendement ou une plus grande vitalité dans le secteur manufacturier, des ventes et de la distribution des biens et services d'une région. Ce point fut certainement reflété par les opinions des usagers des transports interrogés pour les besoins de cette étude.

Ainsi, les participants du groupe clé de Vancouver, en Colombie-Britannique -- une région ayant facilement accès aux principaux marchés et présentant une structure industrielle moderne — se dirent inquiets de l'influence des transports sur le

rendement, en particulier dans les mécanismes de fixation des droits portuaires. Ils exprimèrent leur préoccupation sur la tendance au monopole dans l'industrie maritime de long cours et l'impact potentiel sur les tarifs et la qualité des services. Même dans les provinces maritimes et à Terre-Neuve, nonobstant les désavantages géographiques associés à ces régions, certains participants des groupes clé se montrèrent concernés par le manque de productivité, comme celle semblant résulter de subventions fédérales mal structurées, attribuées à des services de transport compétitifs. Par exemple, le groupe déclara que le niveau des subventions accordées aux transports ferroviaires Terra était trop élevé et qu'il favorisait pour cette raison le déclin d'un certain nombre de compagnies de camionnage. En retour, il semblait diminuer le niveau d'ensemble de la concurrence au sein du système des transports.

2.2 CONFLITS DANS LA POLITIQUE RÉGIONALE

La politique conçue pour compenser les désavantages géographiques, et celle visant à promouvoir la productivité ne sont pas toujours complémentaires. Par exemple, une politique de plein recouvrement, en général, grâce aux paiements des usagers, engendre un bon niveau d'investissement dans l'infrastructure et un bon équilibre dans les services routiers, ferroviaires, aériens et maritimes. Mais les régions à population faible et dispersée et celles situées à la périphérie géographique peuvent se trouver incapables d'entretenir un niveau adéquat d'infrastructure si les usagers sont décidés à recouvrer pleinement les coûts. Les subventions publiques peuvent par conséquent se justifier si l'économie régionale doit survivre et se développer.[1]

En fait, les participants aux groupes clé des régions situées à la périphérie géographique ont recensé des domaines où la politique gouvernementale destinée à promouvoir la productivité entrait en conflit avec les objectifs de l'expansion économique régionale. Les participants des provinces maritimes, par exemple, ont soutenu que dans cette partie du pays, le besoin de compenser les désavantages d'ordre géographique par le biais d'investissements financés sur fonds publics, dans le cadre du matériel de transport doivent

---

1. Cependant, il ne s'ensuit pas nécessairement que de telles subventions ne sont pas utiles du point de vue économique. C'est peut-être simplement que les conditions du marché ne sont pas capables de refléter tous les avantages d'une croissance régionale équilibrée — un phénomème que les économistes appellent "externalités négatives".

prendre le dessus sur l'objectif de recouvrement des coûts pour l'infrastructure et les services de transport. Ils pensent que tandis que les paiements des usagers en vue du recouvrement des coûts permettent d'éviter le surinvestissement et le gaspillage dans les épicentres ou les régions à forte population, de tels paiements entraînent le sous-investissement dans les régions périphériques et faiblement peuplées.[1]

2.3 TENDANCES DE LA POLITIQUE RÉGIONALE — POINT DE VUE DES USAGERS

Bien que, traditionnellement, la politique régionale se soit attachée à remédier aux disparités économiques dans les régions — ce qui veut dire, redistribuer le revenu en provenance des parties plus riches du pays aux plus pauvres, notre enquête indique que certains usagers des services de transport ressentent le besoin de voir le gouvernement fédéral se pencher également sur les questions de productivité économique.

Cette conclusion a été tirée à partir d'une révision des questions résumées dans le Volume 2 de ce rapport. Deux conclusions d'ordre général se dégagent de cette révision. D'abord, même les usagers des transports des plus riches régions du pays perçoivent un potentiel considérable d'augmentation du rendement économique grâce à des services de transport améliorés. Puisque ces régions ne souffrent d'aucun désavantage géographique, leur principale préoccupation liée aux transports concerne la productivité économique. En supposant que cette politique régionale réponde à ces besoins, son axe dépasserait le cadre des préoccupations traditionnelles relatives aux disparités régionales pour englober les domaines de rendement économique et réglementaires et cela, même dans les régions favorisées.
La seconde conclusion se rapporte aux régions qui se sont économiquement développées plus lentement que l'ensemble du pays. Certaines de ces régions continuent de mettre l'accent sur leurs problèmes géographiques et le besoin d'une protection gouvernementale exprimée sous forme de subventions et de réglements, afin d'y remédier. Cependant, les usagers des transports de ces régions se diront également concernés par les questions d'efficacité — même au point de recommander une réduction des règlements et des subventions dans le cas de certains modes, en particulier lorsqu'on estimait que les subventions compromettaient l'orientation du trafic vers le mode de transport le plus approprié et lorsque les règlements entravaient le jeu de la libre concurrence.

Pour éclairer un peu mieux les tendances dans les questions régionales, la section suivante présente une analyse des considérations soulevées par les participants de l'enquête, par région.

3.0 CONCLUSIONS DE L'ENQUÊTE PAR RÉGION

Les problèmes déterminés par les groupes clé, les entrevues par téléphone et les documents offerts à l'équipe chargée de l'enquête par les personnes participantes sont résumés dans les sous-sections suivantes. Chaque sous-section traitant de la session d'un groupe clé, présente contient des observations sur le développement industriel et économique de la région, l'importance des transports et les sujets et considérations clé.

Un examen plus approfondi des conclusions offertes par le groupe clé est présenté sous forme de tableau dans le Volume 2 de ce rapport; ces tableaux sont organisés par:

- région, mode et service spécifique;
- évaluation de l'adéquation du mode en général ou d'un aspect particulier du service;
- critère d'évaluation et (ou) autres commentaires pertinents offerts par les participants du groupe;
- "coûts" (ou répercussions ou effet) des services inadéquats;
- changements mentionnés par les participants à titre de solutions possibles aux problèmes; et
- avantages et coûts prévus dérivant de ces changements.

Le plus souvent, les "coûts" d'inadéquation sont exprimés en termes qualitatifs non monétaires (c.-à-d., un mauvais service aérien entrave le développement du commerce touristique, ce qui entraîne une perte de revenus pour l'économie locale). De plus, la solution perçue et les avantages prévus étaient souvent représentés par le contraire des données du problème (c.-à-d., le problème est dû à l'accès limité aux permis de transport, ce qui entraîne l'absence de concurrence — la solution consiste à avoir moins de restrictions et une plus grande déréglementation ce qui entraînera un plus grand accès, davantage de transporteurs, et une concurrence accrue).

LA COLOMBIE-BRITANNIQUE

3.1.1 Groupe clé de Vancouver

3.1.1.1 Vue générale sur les transports et l'industrie régionale

Les transports jouent un rôle majeur dans le développement industriel et économique de la Colombie-Britannique, en particulier dans ses industries touristiques et des ressources. Le centre des activités de transport de la région est Vancouver et, en ce qui concerne la circulation des produits des ressources, le port de Vancouver et le mode de transport maritime.

Lorsqu'on projette les tendances sur le développement industriel et économique futur, les participants expriment un désir de diversification et de réduction de la dépendance, dans le secteur des ressources. L'industrie forestière et l'industrie minière sont soumises aux fluctuations des marchés internationaux et en ce moment, l'industrie minière souffre des faibles cours des minerais sur le marché international. Par contre, le tourisme semble offrir un potentiel de croissance, et les participants du groupe clé aimeraient également voir se développer le secteur manufacturier secondaire, y compris le secteur de la haute technologie. Par comparaison avec le secteur des ressources et du tourisme, l'industrie des transports semble jouer un rôle moins vital, et on ne peut considérer qu'elle puisse affecter le développement industriel.

Malgré un désir de diversification, on demeure néanmoins conscient du fait que l'économie de la région continuera d'être, en grande partie, tributaire du secteur des ressources. Les prévisions d'augmentation du tonnage dans le port de Vancouver, au cours de cette décade, confirment cette impression.

Vancouver est considéré comme la porte occidentale du Canada sur la bordure pacifique. D'après les personnes interrogées, c'est dans cette région que le potentiel de croissance va se réaliser et Vancouver doit, par conséquent, porter son attention, non pas sur l'Est du Canada, mais sur les régions industrialisées contiguës au Pacifique. Conjointement à son rôle croissant de point de réexpédition des ressources d'exportation de la C.-B. et de l'Ouest du Canada, on espère que Vancouver se développera comme centre de services financiers. Ce développement excercerait des pressions supplémentaires sur une industrie des transports déjà critique, et également sur les télécommunications. Actuellement, l'industrie des transports est une industrie majeure; le port de Vancouver à lui seul emploie environ 10% de la main-d'oeuvre de Vancouver.

3.1.1.2 Points essentiels concernant les services de transport

Deux groupes principaux de questions ont été soulevés par le groupe de Vancouver. Ce sont:

- la circulation des ressources aux fins d'exportation;
- d'autres préoccupations reliées aux dispositions douanières, au cadre réglementaire, à la réglementation gouvernementale, et à la législation;

Les préoccupations essentielles des participants du groupe clé liées au transport se rapportent à la circulation des produits (en particulier forestiers, miniers, céréaliers, potasse, soufre et autres produits des industries des ressources de la C.-B. et de l'Ouest canadien) vers l'océan et par le Port de Vancouver. Les questions liées à ces préoccupations sont:

- voie ferrée/infrastructure; le transport des produits vers l'océan. Dans ce contexte, les préoccupations ont été exprimées sur les embouteillages des voies (c.-à-d., le réseau des montagnes) et sur l'âge, l'état des réparations et l'insuffisance du matériel roulant. Il est souhaitable que les revenus supplémentaires engendrés par la récente révision des dispositions tarifaires du Nid-de-Corbeau offrent aux entreprises ferroviaires les capitaux nécessaires pour améliorer l'infrastructure et répondre aux prévisions de capacités.

- Le Port de Vancouver et les transports maritimes; tous les commentaires émis à ce sujet soulignent l'importance de Vancouver (le Port de Vancouver et Roberts Banks) comme centre d'exportations, et le besoin correspondant de demeurer concurrentiel sur les marchés mondiaux. Les préoccupations se portaient sur les coûts élevés, par tonne de chargement, par le Port de Vancouver par comparaison avec les frais portuaires des É.-U. (on indiqua que ceux-là sont de l'ordre de 17-18$ par tonne contre 7-8$ par tonne) compte tenu du fait que 30% du trafic intérieur par conteneurs destinés au Canada transitent actuellement par Seattle.

Les participants pensent que tous les efforts doivent être déployés pour sauvegarder et améliorer ce service essentiel. En outre, ils pensent que dans le cadre de tels efforts, un élément nécessaire serait un "input" au niveau fédéral, non seulement par le biais de l'administration provinciale mais par celui de l'industrie. Inversement, ils manifestèrent l'opinion que ces intérêts et d'autres ne recevaient pas une attention suffisante en raison d'un penchant de Transports Canada et de la Commission canadienne des transports pour les préoccupations et intérêts des transporteurs plutôt que ceux des expéditeurs et des consignataires. Ils émirent l'idée que le MEIR pourrait jouer un rôle important pour redresser cette situation.

Dans la même veine, de l'avis général, les membres du groupe clé pensaient qu'une marine marchande canadienne de long cours ne serait pas concurrentielle vis-à-vis des bâtiments battant pavillon étranger et serait par conséquent préjudiciable à la compétitivité de l'industrie canadienne (en particulier, l'industrie des ressources) et au contribuable canadien.[1]

Le deuxième groupe de points comprend:

- douanes; jugées inadéquates et exigeant une amélioration, en particulier dans le cas des traversées de frontières (par route) et des aéroports, et en ce qui concerne le trafic des marchandises (vitesse du dédouanement) et du tourisme. On fit mention des retards dus à une insuffisance en personnel, à la complexité des problèmes perçus et à l'importance de la documentation. D'intérêt particulier aux personnes interrogées on notait l'image négative présentée actuellement par les services de dédouanement aux visiteurs étrangers.

- cadre réglementaire; de manière plus générale, des discussions considérables évoluèrent autour de ce qu'on peut nommer collectivement la réglementation c. la déréglementation. Que ce soit dans le domaine des transports ferroviaires, routiers ou aériens, le fait demeure que les É.-U. ont, ou sont en train de procéder à une déréglementation dans tous ces domaines, d'où l'importance, par conséquent, des

marchés américains pour le Canada, et par conséquent celle du fret transfrontière, se rejoignent pour produire un consensus d'opinions nécessaire pour assurer que les expéditeurs canadiens demeurent concurrentiels. Cela ne signifie pas que les participants aient proposé le type de déréglementation en vigueur aux É.-U; au contraire, le caractère exceptionnel de la géopolitique et de ses exigences, dans le domaine de l'industrie et des transports du Canada, est pleinement reconnu. Par conséquent, on se rend compte qu'on ne peut pas nécessairement se permettre une déréglementation complète, mais qu'il y a lieu, au moyen de consultations interactives entre les gouvernements fédéral et provinciaux et l'industrie, de déterminer toutes mesures nécessaires et raisonnables. Des termes qui reviennent souvent sont "la déréglementation régularisée", ou la "déréglementation de participation".

- règlements gouvernementaux et législation; il s'agit d'un autre domaine de préoccupation de caractère général, plutôt que modal spécifique, lié de nouveau à la réglementation/ déréglementation, mais qui touche également à d'autres domaines de préoccupation comme la législation concernant les marchandises dangereuses. L'industrie et les usagers des services de transport exprimèrent leur frustration sur deux points: d'abord, au sujet du volume considérable de législation dont ils doivent s'accommoder, et ensuite, sur ce qu'ils perçoivent comme un manque de possibilité de communication de la part des parties intéressées (c.-à-d., l'industrie) affectées par la législation. De nouveau, la question du penchant de TC et de la CCT pour les intérêts des transporteurs fut soulevée, et en conséquence, leur manque d'intérêt pour les répercussions de la législation sur les manufacturiers et les expéditeurs.

Vu que l'on s'attend à ce qu'Expo 86 fasse de Vancouver un modèle d'efficacité dans le domaine des transports, l'idée fut émise que la Ville ferait bien de "mettre de l'ordre dans sa maison". Naturellement cela recouvre un large éventail de questions et de modes de transport. Cependant, les questions soulevées par le groupe et d'autres domaines pouvant exiger une certaine attention, sont liées au domaine des douanes (vis-à-vis des touristes), au service aérien et aux horaires, et à l'accès des touristes aux points situés hors de Vancouver et au-delà.

Parmi les questions et préoccupations soulevées, voici celles qui semblent exiger une certaine attention:

- mesures destinées à protéger la circulation des marchandises à travers le port de Vancouver et leur compétitivité de prix (y compris les frais portuaires, les problèmes de main-d'oeuvre et l'itinéraire du trafic des conteneurs);

- les considérations réglementaires en autant qu'elles affectent le mouvement transfrontière des marchandises É.-U./Canada, et la compétitivité des expéditeurs et transporteurs canadiens dans les marchés des É.-U.;

- la législation sur les marchandises dangereuses, en fonction de son application au niveau municipal et de la compatibilité des Canadiens avec les transporteurs des É.-U.

- les douanes par rapport à l'industrie du tourisme et au fret;

- l'assurance que les usagers du service des transports (fabricants, expéditeurs et consignataires) seront consultés dans le processus révisionnel des règlements et dans leur formulation.

3.1.2 Victoria

Des contacts ont été établis par téléphone avec des représentants de la Commission du développement économique régional et de la Chambre de commerce.

Victoria (et l'Île de Vancouver) dépend des bacs ferroviaires de C.-B. et des lignes aériennes (Air Canada, Air B.C., et San Juan Airlines (É.-U.) pour assurer ses besoins en transport. Les bacs ferroviaires, qui en plus des passagers transportent les automobiles des particuliers, des camions, des autocars et (sur des navires différents) des wagons, étaient d'abord la propriété du Canadien Pacifique qui les exploitait. Lorsque le CN sembla abandonner ce service, la province le prit en main.

Alors que Vancouver domine les activités commerciales et industrielles de la province, Victoria se distingue davantage comme centre de services (gouvernement, université, etc.). Le nombre d'entreprises manufacturières semble avoir diminué, en partie du

fait des coûts et des délais supplémentaires nécessaires pour atteindre les marchés intérieurs. Les industries qui fabriquent des produits de haute valeur et de faible poids (c.-à-d., de haute technologie) sont considérées comme ayant une meilleure chance de survie.

Les questions et préoccupations recensées, liées aux transports, comprennent:

- o les coûts de transport; cela vaut pour tous les modes, les coûts de transport sur les petites distances étaient considérés par certains comme trop élevés, et contribuant au déclin de nombreuses entreprises locales. Cependant, d'autres indiquent que dans le cas du trafic des marchandises par camion vers l'intérieur, les bacs ferroviaires -- et par conséquent le camionnage — sont subventionnés;

- o trafic aérien; englobe plusieurs sujets de préoccupation;

  - le coût du transport aérien et les horaires; pour une distance jugée relativement courte à destination de Vancouver, le prix aller-retour s'élève à 106$. Le service est offert par Air Canada et Air B.C.; Air B.C. a mis fin à ses services et a conclu un accord de ligne d'intérêt local avec CP Air. Les transporteurs et le service sont jugés de qualité variable et les vols de correspondance vers Vancouver et d'autres points ne sont pas jugés convenir aux voyages d'affaires. On exprima le désir d'un certain degré de déréglementation, avec l'espoir cependant d'une plus grande compétitivité et d'un meilleur service. Cependant, on se rendait bien compte que le service par réactés n'est pas toujours nécessaire; un service d'avions à hélice plus fréquent, avec de meilleurs horaires, répondrait davantage aux besoins des usagers;

  - installations aériennes; le terminal construit il y a 20 ans est considéré démodé et incapable de répondre aux demandes des périodes de pointe. Une requête de développement des installations d'une valeur de 11.5 millions de $ a été soumise. Cependant, on n'en connaît toujours pas les résultats, et la mécanique décisionnelle d'autorisation semble, dit-on, traîner en longueur. On perçoit le gouvernement fédéral comme détenant le monopole sur les aéroports, sans offrir aucune aide. Avec Expo 86 qui approche, on pense que les limites de capacité de l'aéroport vont poser des problèmes;

- douanes; à Victoria, les services douaniers des É.-U. n'ouvrent pas avant 8 heures et sont incapables d'affronter les volumes record. Il est difficile, par conséquent de prendre des correspondances matinales de Seattle vers les points situés plus au nord;

- les syndicats des traversiers; ils sont considérés comme faisant preuve d'une propension aux grèves. Les usagers considèrent le service des bacs ferroviaires comme un service essentiel, et sont mécontents de la vulnérabilité du transport des marchandises et des passagers lors des débrayages. Les tentatives de législation visant à interdire les grèves n'ont pas abouti. Cependant, récemment, un contrat de 3 ans a été signé pour assurer leur report au-delà d'Expo 86.

Les services de camionnage et d'autocars (Pacific Coach Lines, récemment sous la tutelle gouvernementale, mais aujourd'hui aux mains d'une compagnie privée) sont jugés adéquats. Un des commentaires, peut, peut-être, caractériser la façon dont les participants de Victoria perçoivent les services de transport; à savoir, qu'ils n'ont pas nécessairement besoin de dispositifs spéciaux, mais de bons services, concurrentiels et fiables.

3.1.3 Prince George

Le caractère industriel de Prince George est dominé par une dépendance sur le secteur des ressources (forêts et mines). Cet état promet de durer, pense-t-on, mais on nourrit l'espoir que l'industrie minière donnera un élan à la croissance. On espère également que le développement sera continu dans les industries secondaires connexes de la forêt (c.-à-d., les fabriques de meubles). L'industrie des transports joue, à elle seule, un rôle important dans l'économie locale (exploitations locales pour ce qui est des entreprises ferroviaires, de camionnage, des entrepôts et de la distribution), et Prince George a évolué comme centre régional des services et de la distribution au détail.

Il n'est pas surprenant que Prince George se sente concerné par les services de transport et, en particulier par les coûts. Les ressources expédiées sont des produits en vrac pour lesquels les frais de transport représentent un pourcentage important de leur valeur totale. Les récentes révisions des dispositions tarifaires du Nid-de-Corbeau sont considérées comme un pas dans la bonne direction, rendant possible, espère-t-on, l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire.

À part les préoccupations d'ensemble sur les coûts du transport mentionnées ci-dessus, les points clé liés aux services des transports comprennent:

- le prix de l'essence; l'Alberta et la Saskatchewan n'imposent pas de taxe provinciale ce qui entraîne un prix plus élevé de l'essence en C.-B. Cela est ressenti comme ayant de mauvaises répercussions sur le tourisme du nord de la C.-B.

- le camionnage; l'administration provinciale actuelle se rapportant aux licences et aux permis est considérée préjudiciable aux localités éloignées de faible envergure. On pense qu'il est difficile pour les petits exploitants d'obtenir des permis, ce qui entraîne une pression insuffisante du point de vue de la concurrence des prix;

- chemin de fer/voyageurs; Prince George n'a pas de service VIA Rail. On pense que si le gouvernement se prépare à subventionner les transports, alors Prince George constitue l'endroit idéal pour le faire. Prince George aimerait avoir un service qui engloberait dans le parcours Vancouver, Jasper, Prince George et Edmonton. On se rend compte qu'un tel service ne se suffit pas à lui-même, mais qu'il peut, cependant, avant des retombées importantes et inattendues sur les commerces (hospitalier) et autres aspects du tourisme.

- air; Prince George est desservi par CP Air et Pacific Western Airlines, ainsi que par des lignes aériennes régionales plus petites. Le prix du transport de Prince George à Vancouver (257$) est jugé exorbitant et préoccupe les hommes d'affaires obligés à de fréquents déplacements.

3.2 L'ALBERTA

3.2.1 Groupe clé d'Edmonton

3.2.1.1 Vue d'ensemble sur les transports et l'industrie régionale

Un groupe de travail, formé de responsables et d'experts issus des milieux du transport d'Edmonton, a récemment soumis un rapport au Conseil municipal d'Edmonton contenant son évaluation de l'état actuel des systèmes du transport de la ville et ses répercussions sur le bien-être économique et social de la région. La recommandation d'ensemble du rapport est qu'une Commission des transports soit créée à Edmonton pour répondre aux besoins en transports de la ville. Le rapport conclut que:

> "pratiquement chaque aspect du bien-être économique et social d'Edmonton est affecté par l'état des transports extérieurs d'Edmonton. Si Edmonton doit réaliser son potentiel économique, il lui faudra des systèmes de transport compétitifs."[1]

L'économie de la région est dominée par trois secteurs principaux: celui du pétrole, de l'agriculture et du tourisme. L'évolution de l'industrie pétrolière de l'Alberta à partir de la découverte du pétrole à la fin des années quarante, la construction subséquente de raffineries, et l'attention éventuelle portée à l'industrie pétrochimique, est bien connue. Ce qu'il est important de noter c'est la nécessité pour les transporteurs de faire circuler les produits pétrochimiques, agricoles, la potasse, le soufre, etc. sur le marché. Ces marchés, en outre, ne se trouvent pas dans la région, ou exclusivement à l'intérieur du Canada; il s'agit plutôt de percer sur ces marchés (et le rôle des transports est évident dans ce cas), qui se trouvent au sud de la frontière et outremer.

Le tourisme (défini comme englobant les voyages d'affaires et de loisirs) occupe le troisième rang dans les industries de l'Alberta. Les éléments clé de ce secteur sont la proximité d'Edmonton des Rocheuses canadiennes, et sa position de tremplin au nord de l'Alberta vers la "nappe de pétrole" (y compris le versant nord).

Le bien-être économique de l'industrie en place et le succès du développement du secteur manufacturier secondaire dans la région seront déterminés par la compétitivité des tarifs du transport et par la possibilité qu'auront les expéditeurs de transporter les produits vers les marchés, qu'ils soient situés au Canada, aux É.-U. ou Outremer.

3.2.1.2 Points essentiels concernant les services de transport

De l'avis général du groupe clé — appuyé par le rapport du groupe de travail — la situation d'Edmonton à l'Ouest du Canada lui confère un avantage concurrentiel naturel en ce qui concerne son accès aux marchés de l'Ouest canadien et du Nord-ouest du Pacifique. Afin de maximiser ce potentiel, Edmonton doit être muni d'un réseau de transport extérieur concurrentiel. De l'avis des participants, Edmonton ne possède actuellement pas de services compétitifs, et sa situation de centre des transports de l'Ouest canadien est en train de se détériorer.

---

1. Exposé sur les Systèmes de transport extérieurs d'Edmonton, préparé par la Commission du développement économique d'Edmonton, projet daté du 24 novembre 1985, page 5.

Trois points clé dominent cette préoccupation; ils furent soulevés par les participants du groupe clé et sont également décrits dans le rapport du groupe de travail comme suit:[1]

- air; Edmonton n'est pas totalement compétitif en tant que centre de service aérien, et est généralement considéré comme centre de service aérien de deuxième ordre de l'Ouest canadien;

- rail; Edmonton est considéré et traité comme un prolongement du réseau national ferroviaire de transport des voyageurs. Tandis que la capacité du fret ferroviaire dépasse la demande actuelle, la question fut posée de savoir si le développement de la capacité de fret pourra répondre aux besoins, à long ou à moyen terme.

- route; Edmonton est perçu comme éloigné des services routiers est-ouest interproviciaux. De ce fait, la ville n'est pas retenue comme premier centre par de nombreuses grandes compagnies canadiennes de distribution. Edmonton n'est pas considéré comme étant compétitif dans le secteur des voyageurs routiers par l'industrie du tourisme.

Un changement suggéré pour résoudre ces inadéquations et d'autres reliées aux transports auxquelles doit s'adresser la région est contenu dans la recommandation concernant la création d'une Commission de transport d'Edmonton. (Calgary en possède une depuis un certain nombre d'années et on pense qu'elle a contribué à favoriser la mise sur pied d'un réseau de transport adéquat). Une telle Commission de transport permettrait également de se pencher sur d'autres sujets de préoccupation indiqués, comme:

- l'établissement d'un moyen permettant aux groupes d'usagers et des consommateurs de faire connaître leurs besoins;

- l'amélioration des communications au sein des organes politiques et régulateurs municipaux, provinciaux et fédéral;

- en général, l'entretien d'un système de transport caractérisé par des tarifs et prix abordables et la possibilité d'atteindre les marchés plus importants.

---

1. Exposé sur les Systèmes de transport extérieur d'Edmonton, ibid page 2.

Un autre moyen qui permettrait d'élever Edmonton au rang de principal centre de distribution de l'Ouest canadien serait la création d'un port de conteneurs, comprenant tous les services auxiliaires nécessaires (entrepôt, chargement et déchargement, et réseaux aériens, ferroviaires et routiers).

D'autres sujets de préoccupation et problèmes spécifiques soulevés (se reporter au Volume 2 - Résultats de l'enquête) peuvent se résumer ainsi:

- o résolution de la situation créée par deux aéroports (international et municipal);
- o douanes, services de dédouanement et d'immigration inadéquats aux deux aéroports;
- o amélioration de l'autoroute de Yellowhead;
- o non-uniformité des normes interprovinciales de pesage des camions;
- o charges de raccordement de voies;[1]
- o dispositions réglementaires en autant qu'elles affectent la compétitivité des transporteurs canadiens sur les marchés américains et la compétitivité des transporteurs canadiens vis-à-vis des transporteurs U.S. (y compris la législation sur les marchandises dangereuses).
- o modernisation générale de l'infrastructure et des services du transport ferroviaire des passagers;
- o Suivi, par le truchement d'une analyse sur la rentabilité de la création du port de conteneurs proposé.

---

1. Ordonnance générale T-12 de la CCT; tarifs des transporteurs pour "le transit du fret ferroviaire entre les lignes de raccordement au point d'origine ou de destination". Lorsque l'expéditeur/ destinataire est situé à pas plus de 4 milles du point de raccordement, les frais sont de 1½ cent par poids de 100 livres, tel que prescrit et réglementé par l'ordonnance générale T-12. Au-delà de 4 milles les frais sont notablement plus élevés. La question est actuellement soumise à l'examen de la CCT.

3.2.2 Calgary

Des membres de la Commission du développement économique de la municipalité de Calgary et de l'Administration de transport de Calgary ont été interrogés par téléphone.

Le développement économique et industriel de Calgary et de la région avoisinante présente de nombreuses similitudes avec celui d'Edmonton; les principales industries sont, ici encore, les industries pétrolière, agricole et touristique.

Les questions recensées, liées aux services de transport, comprennent:

- air; on émit l'opinion que les transporteurs étaient soumis à une réglementation trop poussée. Le cadre de la réglementation devrait être plus modéré, permettant de ce fait une plus grande diversification des produits et des services, une meilleure concurrence dans les tarifs et une plus grande facilité d'accès aux nouveaux transporteurs. On émit l'opinion qu'aussi longtemps qu'Air Canada occupera sa position actuelle, aucun concurrent sérieux ne pourra se manifester;

  En dépit de ce qui précède, on n'eût pas l'impression que Calgary ait vraiment lieu de se plaindre. Le service des lignes aériennes américaines à destination de Dallas vient d'être installé, et Lufthansa dessert également Calgary. Cependant, on souhaiterait voir s'établir davantage de liaisons internationales;

  Les installations aériennes sont jugées satisfaisantes. L'idée de transformer les aéroports en sociétés autonomes de la Couronne, bien que jugée désirable pour les rendre plus aptes à répondre aux besoins de la collectivité — semble avoir été mise de côté;

- chemin de fer/Nid-de-Corbeau; l'importance de cette question s'est modifiée avec les récentes révisions de la réglementation. Cependant, on croit que les producteurs auraient dû recevoir la subvention, permettant par conséquent aux chemins de fer d'en revenir à une base normale de tarifs. On reconnut toutefois que les opinions à ce sujet variaient selon les personnes auxquelles on s'adressait;

- chemin de fer/voyageurs; on émit l'opinion que le service voyageurs à grande distance au Canada était un anachronisme contraire à la philosophie économique. En outre, l'idée que l'élimination du service de transport ferroviaire des voyageurs aurait de mauvaises répercussions dans les petites villes est considérée non fondée;

- routes/infrastructure; les réseaux routiers des parcs nationaux sont sous juridiction fédérale. Pendant de nombreuses années, tous les efforts ont été déployés pour agrandir l'autoroute du Parc national de Banff en grande partie pour les besoins du trafic touristique.

Des contacts ont également été établis avec Sultran Ltd., un organisme établi à Calgary et chargé par l'industrie du gaz et du pétrole de l'Alberta de gérer l'expédition du soufre vers les marchés d'exportation. On exprima certaines préoccupations pouvant se résumer de la manière suivante:

- chemin de fer/capacité; pendant les périodes de transport record des produits (dictées par les activités économiques et la demande du marché, et des considérations d'ordre saisonnier), un étranglement se manifeste sur la ligne à grand trafic de la côte Ouest. On n'a cependant connu aucun problème au cours des quelques dernières années en raison de la tendance économique à la baisse et du déclin de la demande, tandis que des programmes visant à doubler les voies devraient résoudre, pense-t-on, certains problèmes à venir. On mentionna également que la qualité et la quantité du matériel (wagons anciens, de faible capacité) affectaient le rendement du chargement et du déchargement;

- chemin de fer/appel au sujet des tarifs; on indiqua que les règlements régissant le transport des produits et les droits des expéditeurs de se pourvoir en appel en raison des coûts en vertu de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports n'étaient pas toujours appliqués à meilleur escient. Les procédures d'appel sont considérées trop longues, et un appel en cassation lancé par un expéditeur pour faire changer un tarif et octroyé devrait être rétroactif au moins à partir de la date de la mise en appel ou, en tous cas, de la date d'augmentation du tarif. En outre, bien que

l'article 23 autorise un examen détaillé des coûts d'exploitation des chemins de fer, cela n'est généralement pas effectué, ce qui rend le processus d'appel encore plus difficile.

3.3 LA SASKATCHEWAN

3.3.1 Groupe clé de Saskatoon

3.3.1.1 Vue générale sur les transports et l'industrie régionale

Jusqu'au début des années soixante, l'économie de la Saskatchewan reposait essentiellement sur l'agriculture. Cet état changea avec la commercialisation de la potasse et, plus tard, avec le développement des mines d'uranium dans la partie septentrionale de la province. Parallèlement à ce changement de base économique, la ville de Saskatoon se transforma de plus en plus en centre d'approvisionnement et d'entretien des mines et en centre de développement des ressources. Saskatoon est considérée davantage comme un pivot des services de transport et de distribution que Regina.

Les manufactures d'équipements se sont développées en réponse aux demandes des secteurs de l'agriculture et des mines. On anticipe un bel avenir de croissance du secteur de la technologie de pointe, en partie en raison de l'université située à Saskatoon.
Les transports jouent un rôle fondamental dans le développement économique et industriel de la région. D'un côté, les produits en général volumineux et à faible valeur des secteurs agricoles (par ex., les céréales) et miniers (par ex., la potasse) doivent être expédiés vers les marchés éloignés. Les coûts de transport représentent un pourcentage élevé du prix de vente final de ces produits (40% ou plus dans le cas de la potasse expédiée sur les marchés étrangers) et sont souvent à la base de tentatives plus ou moins réussies de commercialisation.

D'un autre côté, lorsqu'il s'agit d'attirer une nouvelle industrie dans la région, Saskatoon est considérée à égalité avec les autres villes de l'Ouest du Canada sur le plan des services, infrastructure, disponibilité de la main-d'oeuvre, etc. Là encore, le facteur clé est souvent la dépendance de la compagnie à l'égard des transports et, en définitive, les répercussions des coûts de transport sur sa situation concurrentielle au sein du marché.

3.3.1.2 Points essentiels concernant les services de transport

Il est assez difficile de déterminer un problème important lié aux transports en Saskatchewan. Cela est peut-être dû en partie — en dépit de l'importance générale des transports pour l'économie régionale et le développement industriel — au fatalisme des usagers envers ce qu'ils perçoivent comme les "réalités inévitables" des transports canadiens (c.-à-d., distance par rapport aux marchés et coûts inhérents; le fait d'être un centre de moindre envergure et, dans le cas des services des lignes aériennes et installations d'aéroport, d'être tributaires d'un niveau de services médiocre; etc.). En dépit de ces raisons, il existe un dynamisme et un esprit innovateur qui se manifestent par la recherche constante de nouveaux moyens pour transporter les marchandises au moindre coût.

De plus, vers la fin de la session, les participants du groupe clé ont cherché à cerner un point important lié aux transports ayant fait l'objet d'objections. Certaines personnes pensaient que la classification des points créait le risque que le MEIR ne se concentre que sur le ou les points en question à l'exclusion des autres reconnus moins importants.

Les questions et préoccupations déterminées à Saskatoon peuvent se résumer de la manière suivante:[1]

- air; service jugé dans l'ensemble inadéquat (horaires et correspondances malcommodes, et absence de transport aérien des cargaisons. On se rendit compte que le volume des passagers (l'aéroport se classe au 12e rang au Canada) et la situation relative sur les routes est-ouest entre les centres ne suffisent pas en soi pour acquérir le même niveau de service, de matériel, de tarifs, etc. que les centres plus importants. Cependant, les personnes interrogées pensent que l'octroi de licences aux transporteurs régionaux aériens, l'utilisation d'un matériel plus petit et moins coûteux, des services plus fréquents et de meilleures correspondances permettraient de remédier à cette situation;

- chemin de fer; un domaine d'intérêt important simplement en raison de son rôle prédominant dans l'économie. La récente révision des dispositions tarifaires du Nid-de-Corbeau et les modifications apportées à ces dispositions semblent vouloir remédier à certaines injustices (par exemple: les

tarifs précédemment désavantageux au traitement local de certains produits, comme l'huile de graine de colza. Cependant, l'inquiétude demeure à propos des tarifs plus concurrentiels dont bénéficient les entreprises concurrentes situées au sud de la frontière (tarifs inférieurs et non publiés);

- cadre de réglementation; de manière générale, il semblait y avoir unanimité sur la nécessité d'un certain degré de déréglementation, dans le cas de tous les modes. Bien que l'on accepte la nécessité des subventions et mesures réglementaires passées, on a exprimé le sentiment que la déréglementation entraînerait une rationalisation des modes de transport et un service plus compétitif (en particulier par rapport aux transporteurs américains). Cependant, on a reconnu également que la période de transition nécessaire au contexte de la déréglementation ne se ferait pas sans quelques bouleversements.

D'une importance relativement moindre, mais néanmoins notable en raison de leur mention fréquente dans d'autres régions, citons:

- les charges de raccordement de voies;
- les normes de camionnage (pesage) interprovinciales.

Peut-être moins pertinent compte tenu de la manière dont il affecte le développement industriel et vu les changements auxquels on peut raisonnablement s'attendre à court et moyen terme, citons aussi:

- VIA Rail: considéré généralement comme offrant des services "déplorables" ce qui donne une mauvaise image (et par conséquent des conséquences fâcheuses) au marché du tourisme.

---

1. Notez également que les participants de Saskatoon pensaient que Regina pouvait se caractériser par les mêmes problèmes et sujets de préocupation.

3.3.2 Regina

Les problèmes et sujets de préoccupation touchant Regina sont pratiquement semblables à ceux exprimés par le groupe clé de Saskatoon, et comprennent:

- air; des horaires inadéquats offerts par les principaux transporteurs aériens parce que, pense-t-on, Regina est considérée comme de peu d'importance. Les lignes aériennes régionales (Frontier Airlines et Norcan Air) sont jugées compétentes, et comme ayant favorisé l'ouverture de nouveaux marchés pour le tourisme et les voyages d'affaires;

- chemin de fer/voyageurs; des horaires peu fiables et un mauvais service, en particulier l'hiver;

- l'autoroute de Yellowhead; on considère que la modernisation de cet important point de liaison est nécessaire, bien que cela pose un problème, puisque le Yellowhead ne relève pas du fédéral et ne se qualifie pas, par conséquent, pour un financement fédéral.

Le développement d'un parc industriel situé au coin nord-est de l'Alberta offre un exemple intéressant de la rectification d'un problème lié au transport. Les nombreuses compagnies qui s'y sont implantées ou qui ont l'intention de le faire, utilisent le chemin de fer. Afin d'éviter le problème du raccordement de voies, la municipalité, le CNR et le CPR ont conclu un accord tripartite en vertu duquel la municipalité paie le droit de passage. Les industries implantées dans le parc industriel auront accès aux deux lignes de chemin de fer. De la même manière, un Comité de déplacement des voies ferrées se penche sur la question de la réimplantation d'abord de la gare du CN, puis de la gare du CP à Regina; on a proposé d'adopter une approche semblable pour les lignes communes et d'éviter par conséquent les problèmes de raccordement.

3.3.3 Prince Albert

La révision du développement industriel de chaque région de l'Ouest canadien devient une vraie litanie sur l'importance des transports pour le bien-être des régions liées à l'industrie des ressources. Vu son économie basée sur les forêts, les mines et l'agriculture, Prince Albert en constitue un autre exemple.

Les tendances souhaitées pour l'avenir comprennent une utilisation en aval plus poussée des produits de l'industrie forestière; le développement des manufactures secondaires et primaires (une nouvelle fabrique de pâte et papiers, la production éventuelle de papier journal, et peut-être une autre scierie) stimuleraient sans aucun doute l'économie locale.

Les problèmes de transport soulevés au cours de conversations avec les représentants de la Commission du développement industriel de Prince Albert comprennent:

- service aérien; les services aériens en place sont jugés porter atteinte au développement industriel et au tourisme. Prince Albert est desservi par un certain nombre de lignes aériennes régionales, y compris Norcan Air, Sound Air et King Air. Le matériel utilisé est généralement l'avion à hélice avec une faible capacité de passagers. Bien que l'aéroport comprenne une piste d'atterrissage de 5000 pieds, Transports Canada et la CCT l'ont déclaré impropre à recevoir un 737 ou un DC9.

  Par conséquent, on ne peut atterrir à Prince Albert ou en partir qu'en utilisant des correspondances (par ex: Saskatoon); ce qui est ressenti comme une entrave au développement du tourisme. Les touristes à destination des camps d'été des environs doivent atterrir d'abord à Saskatoon, puis emprunter un avion à vol nolisé privé ou l'avion personnel de la maison, privant ainsi Prince Albert du trafic des voyageurs. En outre, malgré sa proximité des centres de l'activité minière, Prince Albert s'est laissé devancé par Saskatoon en ce qui concerne les voyages d'affaires, les industries d'approvisionnement et des services et autres activités qui auraient pu se matérialiser dans la région si elle avait été dotée d'un meilleur service de transport aérien. Également, on a donné l'exemple de deux industries qui, en raison de la médiocre qualité du service aérien, ont choisi de ne pas s'implanter à Prince Albert.

- aéroport; en relation avec ce qui précède, PWA a mené des études de rentabilité montrant la possibilité d'obtenir un facteur de charge de 60 à 62% dans le cas d'un service régulier de 737. Une demande de permis fut soumise, mais le service ne serait offert que si un nouveau terminal était construit ainsi qu'un prolongement de 100 pieds de la piste d'atterrissage. Un nouveau terminal est à l'étude, et on espère que la construction du prolongement de la piste sera entreprise.

- camionnage; plutôt que d'offrir des problèmes, le camionnage est considéré comme dynamique et concurrentiel; 27 transporteurs sont autorisés à desservir la région. Cependant, la suggestion fut émise que les permis soient révisés régulièrement pour assurer qu'ils sont effectivement utilisés et que les parcours autorisés répondent bien aux besoins de la région.

  Le fait que Prince Albert soit situé à 80 milles de l'autoroute de Yellowhead et à environ 200 milles de l'autoroute transcanadienne — avec les conséquences que cela implique au niveau des tarifs — semble être accepté comme l'une de ces réalités inévitables.

3.4 LE MANITOBA

3.4.1 Groupe clé de Winnipeg

3.4.1.1 Vue générale sur les transports et l'industrie régionale

Le chemin de fer fut construit, à l'origine, dans un but géopolitique, afin de coloniser l'Ouest du Canada et de favoriser le développement de son immense potentiel agricole. Au cours de ce processus, la convergence de ce que l'on connait aujourd'hui sous le nom de Chemins de Fer du Canadien pacifique et de Chemins de fer nationaux du Canada, fut largement responsable de l'évolution de Winnipeg en tant que porte vers l'Ouest, et centre important de distribution. La construction de l'autoroute transcanadienne renforça par la suite ce rôle. Pour reprendre l'expression d'un participant du groupe clé, ce sont les transports qui ont créé Winnipeg.

Par voie de conséquence, les transports représentent le pilier essentiel à l'existence d'une région dont les principales industries, classées par ordre dd'importance décroissante, sont l'agriculture (y compris les services, l'approvisionnement, la manufacture de matériel agricole ou connexe), l'industrie manufacturière, minière et touristique. L'industrie manufacturière secondaire, considérée comme la clé de l'avenir, s'est développée grâce à la présence d'une main-d'oeuvre stable et compétente, au mode de vie stable, et d'un réseau important de transports. Ce qui a conféré à Winnipeg (et encore à l'heure actuelle) un avantage relatif.

Les transports et les répercussions sur l'évolution de Winnipeg présentent un aspect inattendu et intéressant. La fonction de centre de distribution de Winnipeg a un peu diminué, d'après les participants du groupe clé, simplement en raison de l'efficacité et de la rapidité du système de transport mis sur pied. La vitesse du transit à un coût

raisonnable et les projets d'envergure ont entraîné une tendance notable vers la centralisation de la distribution et les exploitations d'entrepôts, et également des manufactures. Certaines industries, précédemment installées à Winnipeg, se sont réimplantées ailleurs. On a donné l'exemple des produits Kraft expédiés de l'Est (et ne contenant aucun produit laitier du Manitoba) et la fermeture de raffineries (avec des produits raffinés maintenant en provenance de l'Alberta). L'insuffisance des marchés locaux contribue à accentuer cette situation.

3.4.1.2 Points essentiels concernant les services de transport

À la lumière des commentaires précédents, il n'est pas surprenant que la préoccupation majeure des participants du groupe clé soit les coûts du transport. En particulier, les questions liées au domaine du camionnage furent le plus fréquemment mentionnées.[1]

- tarifs de transport; ils reflètent l'importance des transports pour une ville — et ses industries — située environ au centre du Canada. Cette préoccupation va de pair avec la réalisation que les tarifs déterminent la compétitivité de la plupart des industries (agricole, minière, des biens manufacturés hors de la région et demi-finis dans la région et destinés aux manufactures secondaires);

- camionnage interprovincial/administration des permis; bien que l'on pense que les règlements régissant l'administration des permis d'exploitation soient raisonnables en théorie, en pratique ils ont besoin d'être appliqués un peu mieux. Les réglements élaborés au cours des années précédentes ne répondent sans doute plus aux exigences des usagers et de l'industrie actuelle du camionnage. On émit l'opinion que les permis inutilisés devraient être retirés, de manière à faciliter la délivrance de nouveaux permis.

- camionnage interprovincial/normes de pesage; désir, en premier lieu, d'uniformité; en second lieu, de maximisation des normes. Le désir à propos de ces dernières est tempéré par la réalisation que cela poserait des problèmes sur de nombreuses routes

1. On notera également le travail considérable effectué récemment par le Groupe de travail sur la Révision des réglementations des transporteurs routiers au Manitoba, et en particulier le document intitulé "Manitoba Motor Carrier Industry — Problems, Issues and Options", 1983.

qui ne sont pas construites pour supporter de telles charges, la question se posant alors de savoir qui paierait pour la modernisation. Le problème est décrit comme source de dérangement par le fait de devoir respecter les normes de chargement d'une province, pour ensuite diviser le chargement afin de respecter les normes inférieures d'une autre province (et de l'autoroute), ou d'expédier un chargement pour le moins illégal, ce qui entraîne par conséquent un moindre rendement et un coût plus élevé de la tonne au mille.

Autres secteurs à mentionner:

- air/voyageurs; insatisfaction en ce qui concerne la prédominance d'un transporteur national (Air Canada) et l'impact que cela a sur les horaires, les correspondances et les tarifs. Il existe un désir de déréglementation et par conséquent d'une plus grande facilité d'accès des autres transporteurs, afin d'entraîner des services et taux plus concurrentiels;

- charges de raccordement de voies; semblables aux préoccupations évoquées dans d'autres régions. On désire que la situation s'améliore, mais, par ailleurs, on doute que quelque chose soit vraiment fait.

- prix de l'essence; la différence entre les prix aux É.-U. et au Canada est jugée entraîner la réduction du trafic touristique (en autocar et automobile);

3.4.2 Brandon

Une entrevue téléphonique avec le Commissaire à l'industrie de la municipalité de Brandon permit d'établir la liste de points suivants:

- air; il y a trois ans, Pacific Western Airlines instaurait des vols directs entre Brandon, Calgary et Toronto. Auparavant, Brandon en était réduite à utiliser les lignes aériennes régionales et les vols de petite distance vers les points de correspondance. La préoccupation qui se fait jour actuellement est liée au fait que tout degré important de déréglementation entraînerait la fin de ces vols. Cependant, on nota également une préoccupation au sujet des tarifs, considérés comme trop élevés;

- chemin de fer; dans l'ensemble, le service est jugé bon, bien que le Commissaire à l'industrie reconnaisse que les milieux agricoles puissent éprouver certaines préoccupations qu'il ne se juge pas en position d'exprimer. Celles-ci comprendraient l'insuffisance occasionnelle de wagons lors de l'expédition des céréales vers le Lakehead et la révision des conditions tarifaires du Nid-de-Corbeau. Dans ce dernier cas, on pense que les producteurs de blé savaient qu'ils devraient payer davantage mais qu'ils sont par ailleurs confiants que les augmentations de revenus fourniront les fonds nécessaires pour améliorer le réseau, et par conséquent, pour offrir de meilleurs services;

- camionnage; desserte jugée satisfaisante. Le Commissionnaire croit cependant qu'une plus grande facilité d'accès aux permis (c.-à-d., l'octroi de davantage de licences) entraînerait un meilleur service aux autres petites localités de la région.

NORD-OUEST DE L'ONTARIO

3.5.1 Groupe clé de Thunder Bay

3.5.1.1 Vue générale sur les transports et l'industrie régionale

Les trois principales contributions à l'économie de Thunder Bay et du Nord-Ouest de l'Ontario viennent:

- des industries forestière et connexes (pâte et papiers, kraft, bois de construction débité, etc.);

- des industries manufacturières et des services soutenant le secteur des ressources; leur nombre a augmenté de 50% au cours de cette dernière décennie;

- du Port de Thunder Bay, le plus grand port de l'Ontario et le deuxième du Canada après Vancouver; cargaisons (produits forestiers, céréaliers, et houillers) réexpédiés par chemin de fer et camion vers la voie de transport par eau.

Les changements intervenus dans la base industrielle comprennent les industries soutenant le secteur des ressources, l'accroissement général des industries manufacturières secondaires, et l'expansion prévue des industries minières et connexes. En ce qui concerne

le Port de Thunder Bay, l'entreposage des céréales en tant que tel a diminué, tandis que le rendement a véritablement augmenté. Le transport des produits vers le port, bien que dominé par le chemin de fer, présente un changement en faveur du camionnage (par ex.: papier journal).

Thunder Bay possède d'importantes activités récréatives, et le tourisme a doublé au cours de la dernière décennie. Il s'agit notamment des activités d'hiver; les Championnats mondiaux du Nord de 1990 se dérouleront à Thunder Bay.

Un thème fondamental qui fit surface pendant la session du groupe clé est le sentiment d'isolement comme le rapportent les commentaires sur les rapports avec les administrations fédérale et provinciales et les technocrates; de plus, on nota un effort constant pour transmettre l'idée que Thunder Bay fait partie de l'Ontario et que "nous aussi, nous sommes là".

3.5.1.2 Points essentiels concernant les services de transport

On compte trois domaines de préoccupation jugés d'importance par les hommes d'affaires, entrepreneurs et planificateurs de Thunder Bay. Ce sont:

- routes/infrastructure; liées au transport des ressources et exerçant une influence directe sur le Port de Thunder Bay et le tourisme. Le port semble avoir une capacité adéquate pour répondre aux besoins en transport de charges volumineuses courantes et prévues; des étranglements ont lieu cependant dans les réseaux routier et ferroviaire. Bien que l'on note certaines préoccupations à propos du camionnage (service, concurrence, matériel, etc.), le problème majeur est lié aux routes elles-mêmes, en particulier l'autoroute transcanadienne à l'ouest de Thunder Bay vers la frontière du Manitoba, et l'autoroute du sud en direction de Duluth. Avec l'augmentation du transport par camion, le réseau routier déjà utilisé au-delà de ses capacités, risque de l'être, pense-t-on, au-delà de son seuil de tolérance. La capacité du port pour répondre aux besoins prévus de débit sera entravée, et les atteintes à la sécurité (concurrence entre le trafic routier commercial et touristique) augmenteront. Le récent Groupe de travail étudiant les problèmes du rail, s'est rapidement rendu compte que le point crucial confrontant Thunder Bay est son infrastructure routière;

- horaires et tarifs aériens; mécontentement général en ce qui concerne l'inadéquation des services (en particulier, les horaires gênants et les prix jugés trop élevés par rapport aux autres liaisons d'origine/destination bénéficiant d'un plus grand trafic de passagers. On pense que la solution réside en une plus grande facilité d'exploitation de lignes aériennes régionales disposant d'un matériel de moindre capacité et moins coûteux, qui pourraient offrir de meilleurs horaires et correspondances, et des tarifs concurrentiel.

SUD-OUEST DE L'ONTARIO

3.6.1 Groupe clé de London

3.6.1.1 Vue générale sur les transports et l'industrie régionale

Le groupe clé déclara que London a évolué largement comme centre pouvant à la rigueur se substituer à Toronto. Pendant longtemps centre de services (d'abord dans les domaines financier et de l'assurance, mais également favorisé par la présence d'un excellent service hospitalier et de l'Université de Western Ontario), London attira les industries en raison de ces services, de son réseau de transport et, en général, de ce qui est perçu comme un mode de vie agréable.

Il semblerait que London possède presque toutes les qualités nécessaires, sinon toutes, pour jouir d'un développement industriel favorable et continu. Cependant, certaines préoccupations se sont fait jour se rapportant à ce que l'on perçoit comme une faiblesse de la main-d'oeuvre; à savoir, une insuffisance en travailleurs qualifiés (ex.: dans l'industrie automobile), et à une attitude de travail moins dynamique, moins de permanence d'emploi, que, par exemple, à Toronto. On pense que les établissements d'enseignement produisent trop de "cols blancs" (y compris pour les professions de l'informatique) et pas assez de travailleurs manuels.

Deuxièmement, et allant à l'encontre de la préférence pour London sur Toronto, certaines industries se sont réinstallées dans la région torontoise, tandis que d'autres peuvent avoir choisi de rester à Toronto en raison de la proximité des marchés importants. Non seulement les marchés potentiels sont plus importants, mais les coûts de distribution et de vente y sont moins élevés.

Les usagers des transports de London considèrent que les réseaux de transport (y compris le fret ferroviaire - wagon complet, moins d'un wagon complet/wagons rail-route et garage - et les services voyageurs, camions, autocars, automobiles particulières) est satisfaisant, à l'exception du trafic aérien.

3.6.1.2 Points essentiels concernant les services de transport

- service aérien; perçu en général comme offrant un service aux passagers et de fret médiocres. Le service offert par Air Ontario (précédemment Great Lakes Airlines) est jugé inadéquat en ce qui concerne ses horaires et la fréquence de ses vols, son manque de vols directs (exigeant des correspondances), la qualité et la capacité du matériel, et les coûts. Une étude récente a montré que le marché potentiel du transport aérien dépasse notablement le niveau actuel d'utilisation de l'aéroport de London.[1]

Les solutions possibles avancées comprennent l'usage de l'aéroport de London comme solution de remplacement ou satellite, à celui de Toronto en ce qui concerne le transport des cargaisons; et le relâchement des réglementations, ce qui offrirait, par conséquent, aux autres transporteurs, une plus grande facilité d'accès.

3.6.2 Windsor

Un contact fut établi avec M. Roman Dzus, Sous-commissaire au développement de la Commission de développement de Windsor-Essex. M.Dzus s'est dit mal en mesure d'offrir des réponses personnelles par téléphone à des questions sur des sujets qu'il considère, ainsi que les autres membres du Comté de Windsor-Essex, très importants, ce qui leur conférerait une importance superficielle. Il dit préférer soumettre la question aux membres du Comité des transports de la Chambre de commerce lors de la réunion régulière de ce comité. Ce qu'il fit. (Voir la lettre de R. Dzus à J. McMullen, du 23 mars 1984, Annexe C.) Le Comité devrait communiquer ses réponses par écrit très prochainement.

M. Dzus indiqua cependant que le problème essentiel sera sans doute le transport aérien. En raison de la longueur de ses pistes d'atterrissage actuelles, l'aéroport de Windsor est limité en ce qui concerne la dimension des avions qui pourraient s'y poser. Le trafic aérien des passagers et des marchandises est perdu au profit de l'aéroport de Detroit, en même temps que les avantages dont pourrait bénéficier l'aéroport de Windsor de ce volume du fret et de passagers.

---

1. L'Adéquation des services aériens à l'aéroport de London - Résumé des grandes lignes, préparé par le Conseil consultatif pour le développement de London et la Commission de développement économique de la Communauté urbaine de London par R.S. Wallace & Associates Ltd., octobre 1983.

Ces sujets seront examinés ultérieurement dans les documents qui doivent parvenir du Comité; ils seront envoyés au MEIR sous pli séparé, dès réception.

3.7 LE SUD DE L'ONTARIO

3.7.1 Groupe clé de Toronto

3.7.1.1 Vue d'ensemble sur les transports et l'industrie régionale

Le sujet présenté à ce groupe particulier était Toronto et les régions urbaines en bordure du Lac Ontario et d'Oshawa à Niagara.

Les coûts du transport comme pourcentage de la valeur ou prix total des biens de consommation diistribués dans cette région sont relativement bas; ce qui leur confère une importance inférieure, dans la détermination d'un emplacement, aux taxes, tarifs de main-d'oeuvre et niveaux de vie. Pour ces raisons, on a constaté quelques migrations de l'industrie vers des localités satellites de moindre envergure.

L'opinion de ce groupe est que le développement industriel de la région dépend de la percée sur les marchés américains et qu'à cet égard, il est essentiel que les prix, la productivité et la réglementation des systèmes de transports canadiens soient favorables par rapport à ceux des É.-U.

3.7.1.2 Points essentiels concernant les services de transport

Le point le plus important, de l'avis des participants de Toronto, est la réglementation des transports en ce qui concerne la position concurrentielle du Canada par rapport aux transporteurs américains, et l'accès par les manufacturiers canadiens aux marchés des É.U. Cela s'applique aux domaines suivants:

- air; les tarifs des transporteurs américains sont jugés en général moins élevés que ceux des transporteurs canadiens. Cela se répercute sur le marché touristique (les touristes canadiens prenant plus souvent l'avion à partir de points de départ situés aux É.-U.), de même sur les revenus des lignes aériennes canadiennes. Compte tenu de l'importance du marché américain pour les touristes canadiens, on note également le désir de voir les transporteurs canadiens avoir plus facilement accès aux aéroports américains.

  chemin de fer; les chemins de fer des É.-U. sont déréglementés et ne sont pas obligés, comme c'est le cas des chemins de fer canadiens, de publier leurs tarifs. Cela, pense-t-on, place les fabricants canadiens dans une position concurrentielle défavorable du fait que les expéditeurs américains savent quels

frais de transport ferroviaire leurs concurrents canadiens doivent supporter, mais non l'inverse. Les expéditeurs vont donc également utiliser autant que possible les chemins de fer américains pour leurs expéditions.

- routes/infrastructure; l'opinion est que le système routier se détériore en raison d'un entretien inadéquat et du manque de subsides fédéraux, ce qu'on ne peut se permettre en raison de son importance pour le tourisme et le trafic interurbain. Cependant, on ressent que la pression exercée par le trafic interurbain est un peu réduite par le prolongement du réseau du service GO d'Oshawa à Hamilton.

D'importance secondaire, citons:

- camionnage/permis; tandis que l'industrie du camionnage en général est adéquate et compétitive sur le plan des prix, certaines préoccupations furent exprimées quant à la nature restrictive de l'administration des permis octroyés aux transporteurs publics. Vu qu'il s'agit à chaque fois d'un cas particulier, on pense que la régionalisation des permis améliorerait le service des expéditeurs;

- transports par eau/conférences maritimes; question soulevée par l'ACM, qui s'inquiète de la réduction du nombre de lignes maritimes n'adhérant pas aux conférences et de la vulnérabilité potentielle des expéditeurs et du trafic de conteneurs en ce qui a trait à l'établissement collectif des barèmes des conférences;

- législation sur les marchandises dangereuses; impact de la réglementation au niveau local, et problèmes liés à sa compatibilité avec celle des É.-U;

- douanes; premier contact des touristes étrangers avec le Canada. Exige une amélioration;

- camionnage interprovincial; manque d'uniformité des normes de pesage;

- VIA Rail; niveau des services et des coûts de subventionnement jugés inadéquats en comparaison au succès d'AMTRAK;

- marine marchande canadienne; jugée économiquement non rentable et non souhaitable du point de vue des expéditeurs autant que des contribuables;

- Port de Toronto; vu son faible rôle dans les questions de transport, il serait préférable d'envisager plutôt un réaménagement de son infrastructure.

3.7.2 Kitchener

Le Comité des transports de la Chambre de commerce est depuis quelque temps défunt, mais les points suivants ont néanmoins été soulevés:

- camionnage/tarifs; les tarifs de fret offerts aux expéditeurs torontois, sur la base du point de ramassage au point de livraison, sont préférables à ceux offerts à Kitchener. On ignore dans quelle mesure ils diffèrent -- si tel est bien le cas -- et si cela serait dû aux différences de climat concurrentiel entre ces villes;

- chemin de fer/voyageurs; reconnaissant que Kitchener, en raison de la proximité de Toronto, ne possède pas de ligne aérienne commerciale, un service ferroviaire de qualité est jugé nécessaire et justifié. Le service ferroviaire des voyageurs en place, bien que considéré comme offrant un service assez fréquent, n'est pas jugé avoir la même qualité que le service GO de Toronto; le matériel (voitures Dayliner) est vieux et l'intérieur terne donne mauvaise impression. En outre, il n'est pas prévu de service à bord. Un plus grand nombre de gens prendrait le train si les horaires étaient plus fiables; car actuellement, ceux-ci ne sont pas souvent respectés.

  La nécessité d'un bon service ferroviaire voyageurs est probablement le point qui touche le plus à coeur les résidents de Kitchener et des localités avoisinantes qu'il desservirait (Elmira, New Hamburg, Cambridge, etc.). VIA Rail a récemment mis sur pied un nouveau service à destination de l'aéroport international Pearson (Toronto); on ne compte actuellement que deux aller-retour par jour et la promotion dont a bénéficié ce nouveau service est insuffisante;

- air; aucun service aérien n'est offert au départ ou à l'arrivée de Kitchener. Air Ontario a examiné la possibilité d'un service d'avions à deux hélices, mais

rien ne s'est encore matérialisé. On pense qu'un service ADAC, de Kitchener au centre-ville de Toronto, sera réalisable à un certain moment. Cependant, la solution la plus immédiate et la plus réaliste concernant le transport voyageurs serait l'établissement d'un service ferroviaire de qualité.

3.8 L'EST DE L'ONTARIO

3.8.1 Ottawa

Aucun groupe clé ne fut réuni à Ottawa. À la place, des entretiens furent organisés par téléphone avec le président du Comité des transports de la Société de développement industriel et commercial (SDIC) d'Ottawa-Carleton et avec le Directeur général de l'Association canadienne de la technologie avancée (ACTA). Compris dans les conclusions de la présente enquête se trouvent les résultats d'une enquête conduite en décembre 1983 par le Bureau de commerce d'Ottawa-Carleton auprès des compagnies de haute technologie de l'Outaouais, et offerts à l'équipe chargée de notre enquête par le Comité des transports de la SDIC. (Reproduit intégralement dans l'Annexe D de ce rapport.)

3.8.1.1 Points essentiels concernant les services de transport

Parmi les points essentiels suivants, l'accent semble avoir été mis sur les exigences du secteur de la haute technologie; il est probable, cependant, que certains points, comme ceux traitant du transport aérien, peuvent tout aussi facilement se rapporter aux voyages d'affaires en général et à l'industrie touristique.

Le mode de transport le plus débattu est le transport aérien. Ce qui est compréhensible, car les "produits" du secteur de la haute technologie représentent un faible volume et une haute valeur, et la vitesse du transport est le principal critère, que ce soit en fonction du voyage d'affaires ou de la circulation des produits.

Les problèmes recensés, liés au transport aérien, sont les suivants:

- interface transporteur/usager avec le gouvernement fédéral; les industriels pensent que les transporteurs monopolisent l'attention de Transports Canada et de la Commission canadienne des transports mais que les usagers ne bénéficient pas d'une tribune semblable. En outre, les transporteurs devraient se mettre davantage à l'écoute des besoins du marché;

- services/destinations; le principal potentiel de marché du secteur de la haute technologie est considéré être aux É.-U., en particulier dans le nord-est et le mid-ouest. Bien trop souvent, les voyageurs d'Ottawa doivent passer par Toronto pour prendre leurs vols de correspondance. Les administrations chargées des règlements doivent reconnaître ce fait et agir en conséquence. L'exemple souvent cité du service Ottawa-Boston (actuellement en place) montre comment l'identification d'un besoin peut déboucher sur une solution favorable.

  En général, les principaux itinéraires (intérieurs) dans les grands axes sont jugées acceptables bien qu'Air Canada ait réduit ses services vers Montréal. Des solutions de rechange sont offertes par Air Atonabee et VIA Rail, bien que l'on pense que cette dernière ait besoin d'augmenter la fréquence de ses départs;

- aéroport; bien que des fonds soient disponibles pour un programme d'expansion et bien qu'on n'aie noté aucune activité en ce sens depuis quelque temps, un programme d'expansion est actuellement en cours. Cependant, l'objectif d'un aéroport doit être, autant que possible, la rentabilité et l'autonomie. Pour cela, il est nécessaire d'avoir davantage de transporteurs (et par conséquent davantage de recettes en termes de droits d'atterrissage). Cependant, cela est ressenti comme allant à l'encontre des réglementations en vigueur;

- douanes; certaines plaintes au sujet de la qualité des services; c'est à la douane que les touristes étrangers se font une première impression sur le Canada. Également, on constate la nécessité de facilités de pré-dédouanement supplémentaires sur les vols à destination des É.-U. Bien que le pré-dédouanement soit payé par le transporteur, les douanes des É.-U. semblent attacher le plus grand prix à leur services;

- cargaisons aériennes; certains indices montrent que le transport aérien des cargaisons est limité par l'insuffisance d'appareils convenables.

3.9 LE QUÉBEC

3.9.1 Groupe clé de Montréal

3.9.1.1 Vue d'ensemble sur les transports et l'industrie régionale

L'industrie est généralement bien desservie dans cette région d'après les participants du groupe clé de Montréal et les transports ne paraissent pas engendrer de préoccupations importantes.

3.9.1.2 Points essentiels concernant les services de transport

Les seuls problèmes soulevés touchant les services de transport sont:

- o les liaisons ferroviaires nord-sud; de mauvaises liaisons sont considérées comme un facteur responsable du faible mouvement touristique en provenance des É.-U.

- o conteneurs des vins d'importation; le manque de conteneurs spécialement destinés au vin entraîne des dommages lors du transport par mer (à cause de la chaleur pendant les expéditions d'été) et la diminution du potentiel d'importation et d'exportation. De plus, on dit que le vin fait l'objet de négligences nuisibles à quai. L'on se préoccupa de savoir qui, des importateurs, des exportateurs et des compagnies expéditrices de vins sont légalement responsables pour les dommages;

- o capacité des transports aériens en provenance de l'Europe vers l'Ouest; une capacité insuffisante rend les voyages d'affaires gênants à certains moments de l'année.

3.9.2 Le groupe clé de Québec

3.9.2.1 Vue d'ensemble sur les transports et l'industrie régionale

Tous les participants du groupe clé ont placé les transports en tête de liste en ce qui concerne leur influence sur le développement économique régional. Cependant, un bref aperçu historique indiquait que la situation stratégique de la ville de Québec n'a jamais été suffisamment exploitée en raison du déplacement du développement économique régional principalement sur Montréal et Toronto et la mise en place, dans ces régions, d'un service de transport exceptionnel. De l'avis général, une faible priorité était accordée à la ville de Québec en ce qui concerne le développement économique régional et

la mise en place d'une infrastructure adéquate, en particulier dans le domaine des services de transport. Récemment, la décentralisation des services gouvernementaux, la récession et l'exode des compagnies de la région ont empiré une situation déjà mauvaise. La Chambre de commerce de Québec espère que les améliorations qu'elle recommande pour les services de transport aura des répercussions positives sur le tourisme et les organisations de congrès, en plus d'attirer des succursales de bureaux, des manufactures de haute technologie et des industries qui bénéficieraient de l'existence de faibles tarifs d'électricité ainsi d'installations portuaires (pour l'exportation vers les marchés internationaux).

3.9.2.2 Points essentiels concernant les services de transport

Les problèmes soulevés concernaient plus particulièrement les services passagers aérien et ferroviaire, le service de transport par camions et les installations maritimes.

- air/ voyageurs; ce service est jugé inadéquat. Les problèmes recensés sont liés à la fréquence des vols, aux tarifs et au nombre de correspondances nécessaires aux Américains et aux Européens pour atteindre la ville de Québec. On espère que les améliorations en cours à l'aéroport de Québec (pistes et services douaniers) rendront la ville de Québec au moins accessible aux transporteurs internationaux et entraîneront une augmentation des vols nolisés en provenance et à destination de Québec. Ces améliorations à l'infrastructure auront cependant peu de poids dans la résolution des problèmes liés à la fréquence des vols, aux tarifs offerts aux transporteurs et à la durée du transit vers les principaux centres des É.-U. On pense que les services A.D.A.C., pourraient résoudre, dans une certaine mesure, les problèmes liés au service et à la fréquence des vols vers les É.-U., rendant ainsi la région plus accessible aux touristes et aux hommes d'affaires. La question de l'accessibilité de la ville de Québec est considérée comme un problème majeur et une entrave au développement économique de la région;

- chemin de fer/voyageurs; on estime que, pendant très longtemps, les voyageurs ne considéraient le service ferroviaire qu'en dernier ressort. Les délais de transit résultant de la priorité apportée aux trains de marchandises, l'emplacement de la gare à huit milles du centre-ville, et l'insuffisance de confort, ont été cités comme des points-problèmes. On espère que la

construction de la nouvelle gare au centre-ville avec un itinéraire révisé résoudra les problèmes du manque d'accessibilité et, dans une certaine mesure, des délais de transit. Cependant, la modernisation du matériel reste encore à faire;

- o fret maritime; des préoccupations se sont manifestées sur les points suivants:

  - la situation du Port de Québec comme port d'origine a fait l'objet de nombreuses études au cours des dernières années;

  - la capacité du port a besoin d'être augmentée afin d'éviter les étranglements et la diversion du trafic vers d'autres ports.

  Ces problèmes sont actuellement en voie de résolution par la Chambre de commerce de Québec et la Société Interport. Cependant, on pense qu'un effort concerté à tous les niveaux de gouvernement sera exigé;

- o camionnage; on a mentionné la nécessité d'améliorer l'infrastructure. De nouvelles autoroutes sont nécessaires pour permettre aux industries de la région, d'avoir mieux accès aux É.-U., à la région des mines d'amiante et aux marchés montréalais.

3.9.3 Sherbrooke

Les commissaires à l'industrie de la ville de Sherbrooke et de Lac Mégantic ont été interrogés par téléphone. Un effort important est déployé, en particulier dans la région de Sherbrooke, pour attirer les industries de haute technologie, afin de diversifier la base économique locale. À présent, l'emploi est largement tributaire des industries forestière et textile.

D'après les personnes interrogées, la région de Sherbrooke est adéquatement desservie par les divers modes de transport, à l'exception du service aérien. Les routes vers les É.-U. (la ville de Sherbrooke n'est qu'à 48 kilomètres de la frontière U.S.), vers Montréal et Québec sont décrites comme excellentes. Les services de camionnage sont assurés par dix principaux transporteurs. De même, des services de fret ferroviaire sont assurés par le CN et le CP.

Le transport commercial des voyageurs est limité aux services d'autocar, bien que ceux-ci soient décrits comme excellents. Le transport ferroviaire des voyageurs a pris fin il y a quelques années pour des raisons d'ordre économique. Les problèmes liés au transport dans le cadre du transport aérien sont:

- aéroport de Sherbrooke; à 13 kilomètres du centre-ville, considéré éloigné. Les pistes d'atterrissage ont 6000 pieds de long ce qui permet à l'aéroport de recevoir des DC-9 et des 737. Cependant, aucun des transporteurs nationaux ne dessert la région en vols réguliers;

- Service Sherbrooke/Boston par un transporteur des É.-U. a pris fin pour des raisons d'ordre économique. Le service des passagers est limité aux vols nolisés. Des efforts ont été entrepris pour remédier à cette situation en offrant des services ADAC vers Boston et la ville de Québec.

À Lac Mégantic, les services suivants sont jugés nécessiter des améliorations ou simplement être d'importance:

- chemin de fer; des tarifs plus compétitifs s'imposent pour les manufacturiers locaux compte tenu de l'avantage concurrentiel que retire la région de la Beauce voisine de l'applicabilité des tarifs LTTMPM

- chemin de fer/passagers; offre le seul service adéquat vers Sherbrooke et Montréal.

LE NOUVEAU-BRUNSWICK

3.10.1 Groupe clé de Moncton

3.10.1.1 Vue d'ensemble sur les transports et l'industrie régionale

Bien que les participants du groupe clé aient déterminé différents facteurs influençant les conditions économiques de la région, on s'accorda à reconnaître que les transports représentent l'élément le plus fondamental de toute compétitivité économique régionale, pour les raisons suivantes:

- population faible et clairsemée; la région ne peut, à elle seule, supporter un niveau important de manufactures secondaires ou utiliser les matières premières de la région; elle doit, par conséquent, trouver des marchés extérieurs;

- plus grande distance des marchés principaux; parce que les producteurs se trouvent éloignés de leurs principaux marchés, ils sont confrontés à des coûts de transport plus élevés que ceux dont bénéficient des producteurs situés plus centralement;

- plus grande incidence des coûts de transport; les producteurs encourent une plus haute incidence de coûts de transport que leurs compétiteurs. En fait, les coûts de transport représentent une part plus importante du coût global des matières premières de la région et des produits finis de l'extérieur;

- un plus grand "amortissement"; pour être compétitive, l'industrie doit amortir tous les coûts de transport des cargaisons, ou une grande partie, en particulier en ce qui concerne les expéditions vers les marchés du centre du Canada. Pour demeurer viable, l'industrie doit également amortir les coûts d'entreposage;

- davantage de voyages d'affaires; la distance vers les marchés signifie que les points de vente et souvent les sièges sociaux doivent se situer à l'extérieur de la région. Cela oblige les directeurs régionaux à encourir une part relativement plus grande des dépenses dans le cas des déplacements d'affaires, diminuant davantage leur compétitivité;

- plus grande sensibilité économique; la récession augmente l'importance des transports; pendant les périodes creuses du cycle des affaires, les mesures de compression des coûts entraînent souvent les chefs d'industrie à fermer les usines et les bureaux de vente des régions situées à la périphérie géographique.

3.10.1.2 Points essentiels concernant les services de transport

On dénombre cinq points principaux:

- services aériens; l'émergence d'Halifax en tant que pivot des services aériens dans les provinces atlantiques a entraîné des correspondances gênantes et du matériel de deuxième ordre au départ et à l'arrivée des points du Nouveau-Brunswick. Les voyages d'affaires exigent des pertes d'heures entières, incitant les hommes d'affaires à abandonner la région et dissuadant les entreprises des autres provinces à venir s'installer au Nouveau-Brunswick. Les participants considèrent la déréglementation à l'entrée comme offrant un début de solution;

- aide pour les tarifs de fret; bien que les subventions aux tarifs de fret soient considérées comme nettement le plus important aspect de la politique fédérale des transports dans la région, les récentes réductions des subventions intra-régionales — et les réductions futures possibles -- étaient considérées comme extrêmement dangereuses pour la survie économique de nombreuses industries;

- droit d'usage et recouvrement des frais; bien que les participants acceptent le raisonnement de base qui sous-tend l'imposition par le gouvernement fédéral de droits d'usage pour couvrir les coûts de construction et de modernisation des installations publiques, ils font valoir que ce raisonnement n'est pas nécessairement valable dans les régions faiblement peuplées. Dans cette région, les participants pensaient que le principe du plein recouvrement n'était pas approprié — que les objectifs de développement économique régional devaient prendre le pas sur ceux de stricte viabilité financière;

- déréglementation des transporteurs routiers; craignant une tendance vers la concentration de l'industrie du camionnage, un certain nombre de participants du groupe clé favorisait la réforme des règlements pour les transporteurs routiers de la région afin de faciliter l'établissement de transporteurs supplémentaires et, de ce fait, une plus grande concurrence et des tarifs plus bas. Parmi les suggestions précises, signalons la simplification des procédures pour l'obtention des licences et une meilleure uniformité parmi les provinces atlantiques.

3.10.2 Saint-John

Reflétant une diversité d'opinions dans les provinces maritimes au sujet de l'importance des transports, notre contact de Saint-John ne dit pas croire que le service de transport constituait le facteur essentiel au bien-être économique de la région. Des préoccupations liées aux transports furent néanmoins soulevées. Parmi celles-ci, certains problèmes liés aux chemins de fer venaient en tête de liste, suivis par ceux des tarifs portuaires, services aériens et l'état du réseau routier. Ces préoccupations furent décrites de la manière suivante:

- la péréquation des tarifs ferroviaires; la péréquation en raison de l'emplacement plutôt que du millage — un règlement d'exploitation du CN — est considérée comme porter injustement préjudice au Port de Saint-John, détournant les transports par conteneurs, de la farine, des céréales au profit d'Halifax. Les tarifs basés sur les millages reflèteraient l'avantage géographique de Saint-John et attireraient davantage de trafic dans le port;

- coûts portuaires; les droits de port dans tout le Canada sont jugés tout à fait hors de proportion avec les coûts réels. Les droits réduits des ports du Saint-Laurent en particulier sont jugés détourner le trafic au détriment du port de Saint-John;

  aviation; la nouvelle liaison avec Boston par Yarmouth est considérée préjudiable à la compétitivité de Saint-John auprès des marchés de haute technologie en diminuant l'accessibilité de la ville à destination et en provenance du nord-est des États-Unis;

- routes; les restrictions de poids devraient être diminuées pour certaines routes et sur certaines marchandises, d'après notre contact de Saint-John. La création de davantage de routes à quatre voies est considérée nécessaire pour améliorer la productivité de la région.

3.11 LA NOUVELLE-ÉCOSSE

3.11..1 Groupe clé d'Halifax

3.11.1.1 Vue d'ensemble sur les transports et l'industrie régionale

Les participants d'Halifax estiment que le prix et la qualité des transports sont essentiels pou le développement économique de la région. Le principal facteur pour lequel l'économie de la Nouvelle-Écosse n'est pas tributaire des transports est jugé être le pétrole en mer et le développement connexe. Cependant, les problèmes de transport sont considérés comme l'obstacle principal empêchant de récolter tous les avantages d'un tel développement.

De manière plus générale, les perspectives pour la région étaient décrites comme "inégales", avec la région d'Halifax-Dartmouth plus susceptible de réaliser la plus grande croissance (principalement par le truchement des exportations et du traitement alimentaire) — tandis

que les régions périphériques — celles plus dépendantes de l'industrie de la pêche — pourraient connaître de graves problèmes. D'après l'Association canadienne des manufacturiers (qui représente 100 manufacturiers de diverses importances dans la région) le commerce des exportations se place en tête de l'économie de la région, tandis que les métaux, la construction navale, le traitement du poisson sont sérieusement à la traîne.

3.11.1.2 Points essentiels concernant les services de transport

Cinq préoccupations liées aux transports viennent en tête des nombreux problèmes dont a discuté le groupe clé. Ce sont:

- la réglementation des transporteurs routiers; à présent, la province est perçue comme souffrant simultanément de deux problèmes de réglementation. D'un côté, la province impose des mesures de coûts statutaires par le biais de l'octroi des licences et autres procédures. De l'autre, la province ne réglemente pas les tarifs. En retour, les transporteurs ont lancé le "bureau des tarifs" ou tarifs fixes. Les participants voient la nécessité d'une déréglementation ou d'une réglementation des tarifs. On fit beaucoup valoir le manque d'uniformité de la réglementation touchant les transporteurs routiers au sein des provinces atlantiques;

- la concentration du transport maritime; les participants se sentaient tous concernés par la réduction spectaculaire du nombre des lignes transocéaniques pour le transport des produits et la prédominance des lignes adhérant aux conférences maritimes. Les expéditeurs de marchandises virent, en particulier, la nécessité de mettre sur pied un organisme international de contrôle pour surveiller les activités des lignes maritimes de la conférence;

- la concentration de la propriété intermodale; une certaine préoccupation se fit jour à propos des acquisitions intermodales - comme les avoirs du CNR dans la compagnie Cast Shipping Lines et diverses entreprises de camionnage. On insista sur le besoin de faire la distinction entre les exploitations intermodales — une bonne chose — et les propriétés intermodales -- une mauvaise chose;

- le manque d'entrepôts publics; les expéditeurs de marchandises insistèrent sur le manque d'entrepôts publics, en particulier pour les produits réfrigérés, en tant que cause de sous-utilisation des ports des

provinces maritimes. On fit valoir le besoin qu'il y avait à disposer de subventions fédérales pour la construction d'entrepôts;

- des droits de port disproportionnés et distortionnaires l'usage gratuit des aides à la navigation sur le Saint-Laurent était considéré distortionnaire et comme détournant injustement le trafic maritime de l'Atlantique au profit des ports du Saint-Laurent.

3.11.3 Sydney

Bien que les transports soient considérés par la Société de développement du Cap Breton comme un facteur essentiel de son développement économique, on considère que l'économie régionale est en partie compensée de ses désavantages géographiques par une réorientation en faveur des manufactures de produits de haute valeur — ceux associés à des coûts de transport relativement bas. Par conséquent, parmi les facteurs non liés aux transports qui influencent profondément le potentiel d'expansion de la région, on trouve en tête de liste la demande du marché pour les produits de haute valeur. Et parce que cette demande est, typiquement, de nature cyclique, la vigueur de l'économie du Cap Breton dépend de la stabilité des conditions économiques de l'ensemble du pays.

En dépit des ajustements que la région a réalisés en relation avec les limites des transports, certaines préoccupations demeurent. Elles sont résumées comme suit:

- air; les services aériens sont jugés inadéquats, en particulier en ce qui concerne l'industrie de la pêche et des voyages d'affaires. En particulier, la région ne peut percer de manière efficace sur le marché du poisson et du homard frais en raison de l'insuffisance des vols directs vers le centre du Canada, les É.-U. et l'Europe (par ex.: la Norvège peut exporter de façon rentable du poisson frais jusqu'à Seattle, alors que le Cap Breton ne le peut pas pour la seule raison qu'il n'y a pas de liaisons directes). Les déplacements d'affaires intra-régionaux par avion au départ et à l'arrivée de Sydney sont considérés comme extrêmement malcommodes; de nombreuses personnes pensent qu'il est plus rapide et plus fiable de se déplacer en automobile. Cependant, l'obligation d'avoir à conduire induit de nombreux hommes d'affaires à abandonner l'idée de venir s'implanter dans la région.

- routes; les services de camionnage sont jugés adéquats, largement en raison de la richesse de la région en

possibilités de retour à plein des camions. Les tarifs des retours de camion ne sont pas publiés, cependant, ce qui rend difficile aux expéditeurs de prévoir leur montant. Le besoin d'un mécanisme de normalisation et de publication de ces tarifs fut souligné. Les services d'autocar furent jugés extrêmement bons, et les routes — à l'exception des restrictions de poids au printemps -- sont jugées adéquates.

- chemin de fer; en tant que producteur principal de houille, le Cap Breton est extrêmement tributaire du service ferroviaire. Celui-ci est jugé adéquat pour les transports des produits en vrac (parce que les expéditions de houille autorisent une grande latitude en ce qui concerne le manque de fiabilité); mais les producteurs penchent progressivement vers le transport par eau, qu'ils jugent plus efficace. Le service aux passagers VIA Rail est considéré généralement médiocre, incitant la plupart des usagers des transports interurbains à prendre l'autocar;

- marine; le principal problème que connaît le Port de Sydney est son manque d'installations de soutes à huile. Les obstacles que dressent les taxes provinciales à l'établissement de telles installations exigent une solution — par la désignation de la région en Zone Internationale de Commerce — avant que ce genre de projet puisse se réaliser.

3.12 ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

3.12.1 Charlottetown (entretien au téléphone)

3.12.1.1 L'importance des transports

Cette région est jugée pourvue d'un service de transport adéquat, quel que soit le mode desservant la région. Ce succès fut attribué, dans une large mesure, à l'efficacité du Comité des transports de la Chambre de Commerce.

Des représentants des principaux modes de transport siègent au comité et tout changement majeur dans le service pouvant être envisagé est débattu. Aucun sujet de préoccupation important ne fut soulevé au cours de notre entretien au téléphone.

3.13 TERRE-NEUVE

3.13.1 Groupe-clé de Saint-Jean

3.13.1.1 Vue d'ensemble sur les transports et l'industrie régionale

À partir de Montréal et en allant vers l'est, les contraintes exercées par les transports sur l'expansion économique régionale vont s'amplifiant. Nulle part ces contraintes ne sont aussi vivement ressenties qu'à Terre-Neuve. Faisant écho aux conclusions de la Commission Sullivan de 1978 et de la Commission MacPherson précédente (1961), les participants de notre groupe-clé soulignèrent le fait qu'une population de 557 000 personnes vivant dans près de 650 localités dispersées le long de 1200 milles de côtes rendait la mise en place d'un système de transports exceptionnellement difficile, pour ne pas dire impossible. On présenta l'argument que le système routier interprovincial avait probablement entraîné le niveau maximum de concentration de la population susceptible de se matérialiser et que le problème des transports serait probablement toujours le problème numéro un du développement régional. Les participants soulignèrent l'importance des transports à l'exclusion de toute autre question économique régionale.

3.13.1.2 Points essentiels concernant les services de transport

Dans ce contexte, les participants du groupe-clé furent unanimes pour dire qu'une affectation inefficace des ressources par mode représentait la contrainte essentielle empêchant l'amélioration des services et la baisse des tarifs pour les expéditeurs de Terre-Neuve.

En outre, on considère que ce manque d'efficacité découle directement de la réglementation fédérale et provinciale, en rapport aux subsides offerts aux modes de transport de rechange. On considère que la prochaine révision fédérale-provinciale de mai 1985 sur la réglementation des transports à Terre-Neuve pourrait offrir une importante occasion d'amélioration.

Dans le cadre de la productivité, les participants du groupe-clé de toute la région des provinces maritimes pensent que les subventions accordées aux chemins de fer empêchent la répartition efficace des ressources au profit des modes de transport moins coûteux, par exemple les navires et, dans une moindre mesure, les camionnages. En particulier, les importants subsides accordés par le gouvernement à Terra Transport (la division du CN responsable du service ferroviaire vers Terre-Neuve) sont considérés comme préjudiciables aux expéditions par conteneurs (Atlantic Container Express - une compagnie privée) et aux entreprises de camionnage. Une crainte majeure est que Terra Transport, en s'engageant dans une guerre des prix outrancière, réussisse à faire disparaître les modes de transport par camion et par conteneur et détienne alors le monopole des transports et, par voie de conséquence, des prix. Bien qu'à l'origine, le but des subventions accordées à Terra Transport ait été d'améliorer l'efficacité du chemin

de fer grâce au transport par conteneurs, en fait de nombreux wagons sont toujours en exploitation et la subvention a été utilisée pour attirer le trafic par camion par le biais de la guerre des prix. Puisque le CN "aura toujours besoin de subventions", on ne voit aucune justification économique à cet état de fait. Autres sujets importants d'inquiétude, d'après les participants:

- le manque de dialogue provincial-fédéral efficace; ce manque de communication fut jugé responsable du traitement irrationnel et inéquitable des différents modes de transport desservant Terre-Neuve. La création d'un organisme de coordination fédéral-provincial fut recommandé comme moyen permettant d'analyser globalement les services de transport;

- droits d'usage; les participants pensent qu'un recouvrement des coûts plus poussé des exploitations ferroviaires (c.-à-d., des subventions réduites à Terra Transport) favoriseraient un plus sain équilibre des forces entre les divers modes de transport. En particulier, une plus grande partie du trafic pourrait être détournée vers les voies d'eau, considérées comme la méthode de transport la moins coûteuse entre Terre-Neuve et le continent;

- le tourisme et le problème du transport par eau; "Le Canada finit à Halifax" est une impression que l'on rencontre fréquemment chez les touristes, selon certains participants du groupe-clé. Une cause majeure du problème est les tarifs élevés et le mauvais service dispensé par les traversiers du CN. Les services sont jugés inadéquats dans le cas des autocars touristiques. Les terminus des traversiers exigent d'être modernisés; à présent, les passagers ne peuvent compter que un service lent et inefficace.

3.12.2 Cornerbrook

Cornerbrook fut jugé de la même façon que Saint-Jean en ce qui concerne la portée de son désavantage géographique et de sa dépendance sur les transports.

Les préoccupations liées au transport se sont portées sur l'ouest de Terre-Neuve, en s'arrêtant cependant plus particulièrement sur les points suivants:

- air; un net déclin de la qualité des services aériens de l'est de la province au cours des derniers mois, y compris le remplacement du réacté par l'avion à hélice, jugé extrêmement préjudiciable aux exportateurs de poisson. Des réductions ultérieures du service par réacté (considérées imminentes) signifient la perte de ventes importantes de poisson frais. La perte du service par réacté est également très préjudiciable au milieu des affaires. La région est formellement opposée à la déréglementation du service aérien, sous le prétexte que les libertés octroyées aux transporteurs aériens signifieraient certainement la perte de tous les services aériens aux "minuscules" marchés touristiques, comme Cornerbrook - Stephenville;

- marine; à la fin de 1982, Atlantic Container Express cessa tous les services de fret directs par voie d'eau du continent à Cornerbrook, laissant la région entièrement tributaire des entreprises de camionnage et de Terra Transport. Cela rend la région extrêmement vulnérable aux débrayages du CN et aux événements imprévisibles ainsi qu'aux répercussions possibles sur les tarifs de la réduction de la concurrence.[1]

- routes; on ne donne pas une assez grande priorité à l'entretien des routes. En particulier, les fondations actuelles des routes ne conviennent pas aux poids accrus des camions de ces dernières années, et les prévisions d'entretien ne sont pas à la hauteur.

3.13.3 Goose Bay

Accessible par voie d'eau seulement une partie de l'année, par un réseau routier débutant, et par un service aérien limité, le Labrador se place parmi les régions les plus difficiles de la nation à desservir. Notre entrevue avec la Happy Valley Development Corporation de Goose Bay indiqua que les usagers des transports considèrent les progrès effectués sur le projet de l'autoroute transLabrador satisfaisants. Cependant, des sujets de préoccupation importants se firent jour en relation avec le transport par eau et par air de la région:

---

1. Le ministère de l'Expansion économique régionale a publié récemment un rapport sur la situation, intitulé "Cornerbrook Freight Transportation Service", Octobre 1983.

- marine; l'absence d'un service maritime tout au long de l'année est considéré comme un handicap majeur lorsqu'il s'agit d'attirer les industries manufacturières dans la région et de maximiser le revenu régional grâce à l'exploitation forestière et d'autres ressources autochtones. Bien qu'on ait la preuve de la possibilité technique d'un tel service -- grâce à la mise en oeuvre de moyens perfectionnés de brise-glace — la viabilité commerciale d'un service ouvert toute l'année demeure en suspens. La région considère que l'application de critères commerciaux par le gouvernement fédéral engendre, en quelque sorte, un paradoxe, puisque la preuve de la viabilité commerciale exige un certain niveau de demande pour le service et que cette demande ne peut se manifester que si l'infrastructure est d'abord en place. En outre, certains pensent que la demande latente existe déjà suffisamment pour justifier un service portuaire ouvert toute l'année (pour la circulation des produits forestiers principalement), mais que la décision relative au bris des glaces est devenue un enjeu politique;

- air; le service aérien est jugé inadéquat et injuste. Les injustices proviennent d'un manque de pistes d'atterrissage le long de la côte orientale du Labrador, problème dont la solution réside dans le succès du programme fédéral sur les pistes d'atterrissage. Les injustices sont considérées dériver du déséquilibre dans la répartition des subventions gouvernementales. C'est pourquoi le service maritime — subventionné — est interrompu à la mi-novembre à cause des glaces et que le service aérien — non subventionné — demeure l'unique alternative. On argua qu'en conséquence le Labrador est indûment pénalisé, que le service aérien devrait être subventionné, et qu'en l'absence d'un problème de glaces, la région bénéficierait de transports subventionnés toute l'année.

3.14 LES TERRITOIRES-DU NORD-OUEST ET LE YUKON

3.14.1 Yellowknife

Une communication fut établie avec Monsieur W. MacAleer, directeur de la Chambre de commerce des Territoires du Nord-Ouest, et également membre du récent Comité Priorités Nord qui évalue les facteurs, y compris les transports, affectant le développement de Yellowknife et des T.-N.-O. M. MacAleer entama préalablement des discussions avec plusieurs membres du milieu des affaires.

Les T.-N.-O. et le Yukon sont des régions extrêmement vastes qui comprennent quelques petites localités séparées par des distances considérables. Les deux régions sont largement tributaires du secteur des mines pour assurer leur bien-être économique. Les deux villes constituent des centres de services majeurs et les pivots des transports de leurs régions respectives, et toutes deux dépendent énormément des transports, pour le transport des marchandises autant que des voyageurs, en direction du nord, entre les localités du nord, ou au sud vers "l'extérieur". Pour cette raison, les transports constituent à eux seuls une industrie majeure du Nord.

Les problèmes et sujets de préoccupation importants liés aux transports furent évoqués ainsi:

- tarifs aériens; les prix sont considérés disproportionnés par rapport à ceux des liaisons entre les principaux centres situés au sud;

- horaires aériens; les horaires des vols au départ et à destination de Yellowknife sont considérés comme axés sur les passagers en provenance du sud, plutôt que sur les besoins des résidents des Territoires s'envolant vers l'extérieur; par ex.: le vol Edmonton-Yellowknife sur PWA se fait tôt le matin au départ d'Edmonton, et le retour a lieu tard l'après-midi au départ de Yellowknife. Ainsi, le voyageur de Yellowknife se rendant vers le sud, puis empruntant, par exemple, une correspondance aérienne vers l'est, arrivera tard à son lieu de destination ou devra peut-être s'arrêter en route pour passer la nuit;

- le service aérien aux petites localités; les localités situées plus au nord et en dehors des liaisons régulières de PWA sont desservies par des transporteurs régionaux. Les participants pensent que la priorité est donnée plutôt au service de fret générateur de revenus élevés qu'au service passagers. En conséquence, la fiabilité des horaires laisse à désirer et les cas de localités survolées, sans autre raison apparente que celle, soupçonne-t-on, d'accélérer la livraison de marchandises, ont été documentées;

- avions privés c. avions commerciaux; les lignes aériennes commerciales sont perturbées par le nombre d'avions privés appartenant aux compagnies d'exploration pétrolière et gazière et d'autres compagnies, circulant vers le Nord. Les passagers ainsi transportés dans les deux directions sont considérés comme des pertes de revenu pour les compagnies commerciales;

- aéroports; l'aéroport de Yellowknife constitue, à lui seul, l'objet de préoccupations. Bien que des études aient apparemment démontré que les installations sont trop réduites, et qu'une demande de fonds pour un programme d'extension ait été soumise au gouvernement fédéral, aucune action n'a encore été prise. Par contre, les aéroports des petites localités (qui sont sous la juridiction du gouvernement des Territoires) sont considérés en excellente forme;

- routes/infrastructure; en différents endroits, y compris Yellowknife, Fort Simpson et Inuvik, le réseau routier desservant chacune de ces localités est interrompu par un fleuve. La traversée du fleuve est réalisée par bac ferroviaire. Des pressions se sont manifestées pour inciter à la construction de ponts (les fonds pour le réseau routier sont de juridiction fédérale, tandis que les coûts d'exploitation sont du ressort des Territoires). L'analyse coûts-efficacité des ponts fut rapportée comme s'avérant favorable; les économies réalisées comprendraient les coûts de fonctionnement et d'entretien des bacs ferroviaires courants, et également les économies réalisées par les détaillants et les consommateurs qui n'auraient plus à inventorier des produits supplémentaires pour couvrir les interruptions et fermetures du service de bacs, ou éviteraient les coûts supplémentaires du service aérien du fret.

  L'autoroute MacKenzie vers Yellowknife va être éventuellement ouverte; ce qui a lieu par phases, bien que lentement;

- construction des routes; une question en cours dans les T.-N.-O. est liée au développement ultérieur des ressources minérales et à la construction de nouvelles routes. Une école de pensée juge que s'il y avait davantage de routes, l'activité minière s'en trouverait accrue, en particulier à l'est et au nord de Yellowknife. Cependant, la question demeure sans réponse et par conséquent en suspens, quant à savoir qui paiera pour ces routes: les usagers eux-mêmes, ou les fonds publics? Dans le cas de ces derniers, quel gouvernement — celui des Territoires ou le gouvernement fédéral -- en assumera la responsabilité?

- camionnage; un problème principal des exploitations de camionnage dans le nord et à l'extérieur, qui se reflète dans les tarifs offerts aux usagers, réside dans le fait que le retour des camions vers le sud se fait généralement à vide. Cependant, les mines d'or

ont commencé à utiliser les camions pour le transport de l'arsenic usé (utilisé dans le processus d'extraction de l'or) vers le sud, plutôt que de l'enfouir simplement dans le sol comme c'était la coutume dans le passé (l'arsenic récupéré est apparemment utilisé aux É.-U. dans le processus de fabrication du caoutchouc). D'autres moyens d'utiliser le retour des camions doivent être trouvés et étudiés.

Il se pourrait bien que la question fondamentale qui se pose pour les Territoires du Nord-Ouest en ce qui concerne les transports, et qui affecte chaque domaine mentionné ci-dessus, soit celle du développement accru des secteurs minier, pétrolier et gazier, qui a pour corollaire la mise en place éventuelle de l'infrastructure de transport nécessaire. Il s'agit de savoir quelle sorte d'infrastructure conviendrait et comment elle sera mise en place; si elle l'est sous les auspices gouvernementaux, quels seront les rôles et responsabilités relatives des Territoires et du gouvernement fédéral? Au moment de la rédaction de notre rapport, nous croyons que le ministère des Affaires indiennes et du Nord se propose de commander une étude visant à déterminer les problèmes de transport confrontant le Nord, et plus particulièrement, à évaluer et à recommander des alternatives pour l'élaboration de règlements et leur administration.

3.14.2 Whitehorse

Une communication fut établie par téléphone avec la Commission de Développement économique de Whitehorse et avec la Chambre de commerce.

Le bien-être économique et le développement de la région se sont caractérisés par d'importantes fluctuations; les événements essentiels comprennent la ruée vers l'or au début du siècle, suivie de l'exploitation de la ceinture du cuivre de Whitehorse en 1910 et de la construction de l'autoroute de l'Alaska pendant la Deuxième Guerre mondiale, pendant laquelle la population de Whitehorse, qui ne comptait que plusieurs centaines d'habitants, fut gonflée par l'afflux de quelque 40 000 recrues du corps des ingénieurs de l'armée américaine.

L'exemple de Whitehorse exprime à lui seul les cycles de prospérité dans le développement d'une communauté du Yukon caractérisée par une économie de frontière basée sur les ressources, un schéma qui, selon toute vraisemblance, se poursuit. La ville de Whitehorse est le centre du gouvernement, de l'éducation, du commerce et des échanges, des services, centre minier et des transports du Yukon et d'une partie du nord de la Colombie-Britannique. Sa population de 14 200 (1982) constitue environ les 2/3 de la population totale du Yukon.

L'industrie minière se trouve actuellement stagnante, et la mine de plomb/zinc Cyprus Anvil de Faro a été fermée en 1982 puis rouverte en mai 1983 à un niveau d'exploitation beaucoup plus faible. Ce qui entraîna également la fermeture du chemin de fer de White Pass entre Whitehorse et Skagway, en Alaska, utilisé précédemment pour le transport du minerai vers l'océan. Le tourisme joue un rôle important dans l'économie au cours de la brève période des 4 mois d'été. On s'attend à ce que l'exploration du gaz et du pétrole de la région de Beaufort et la construction projetée du gazoduc de l'Alaska favorisent la croissance ultérieure de la région.

Les questions de transport considérées d'importance pour Whitehorse et sa région peuvent se résumer comme suit:

- White Pass Railway; construit à l'origine pendant la ruée vers l'or du Klondike pour transporter les réserves de l'océan à travers le traître White Pass vers la rivière du Yukon, le chemin de fer offrit plus tard le moyen de transporter le minerai de Whitehorse à Skagway, en Alaska. Propriété privée de White Pass Railway, la ligne fut fermée en 1982 en raison de la fermeture de la mine Cyprus Anvil. La modernisation de la route entre Skagway et Whitehorse permet un transport plus économique des marchandises et des approvisionnements par camion, bien que les limitations de poids soient mentionnées comme des problèmes. White Pass, qui domine également l'industrie du camionnage de la région (et qui ne reçoit pas de subventions pour son exploitation ferroviaire), n'a aucune intention de rouvrir la ligne.

  Les préoccupations soulevées par la cessation du service ferroviaire comprennent les répercussions sur le tourisme (s'embarquer en bateau à Skagway puis prendre le train pour Whitehorse constituait une importante attraction touristique; le volume des touristes, cependant, n'a pas véritablement diminué) et sur la situation de l'emploi dans le chemin de fer à Whitehorse. Les répercussions sur la main-d'oeuvre de Skagway sont apparemment plus sévères;

- Autoroute de l'Alaska; l'autoroute est sous juridiction fédérale mais est entretenue par le ministère de la Voierie du Yukon. Il s'agit de la liaison la plus importante entre l'État de l'Alaska et le Yukon au reste du Canada et des É.-U., et est par conséquent important en fonction de la circulation des marchandises et de l'accessibilité de la région aux

touristes. L'autoroute est en cours de modernisation: bituminage de la surface; prolongement de la verdure des deux côtés; contrôle de l'aménagement; réclamation des gravières, etc., tout cela témoignant de la nécessité de protéger et de stimuler cet atout;

- Aéroport de Whitehorse; construit pendant la Deuxième Guerre mondiale, l'aéroport constitue une installation régionale de transport de grande importance pour tout le territoire du Yukon. Les installations et l'infrastructure périmées sont en voie d'être modernisées dans le cadre d'un programme d'expansion de l'aéroport comprenant la construction d'un nouveau terminal, d'un parking, l'accessibilité aux routes et la prolongation d'une des deux pistes pour accueillir les plus gros réactés.

Le service aérien, dans l'ensemble, ne suscite pas de problèmes à la lumière de ces améliorations; certaines réductions d'horaires (Whitehorse est desservi par CP Air et PWA) sont considérées comme un signe des temps inévitable et économiquement nécessaires.

Les transports, en fonction des principales liaisons vers "l'extérieur" décrites ci-dessus, jouent un rôle essentiel dans la vitalité du Yukon. De même, les transports, dans le cadre de l'industrie des services tiennent un rôle essentiel dans l'économie du Yukon. On peut penser qu'au Yukon l'attitude envers les transports consiste davantage à conserver et à protéger ce que l'on a, plutôt qu'à chercher à obtenir une infrastructure et des services plus importants et meilleurs.

TABLEAU 4.1: CLASSIFICATION APPROXIMATIVE DES MODES DE TRANSPORT PAR FRÉQUENCE DES MENTIONS

MODE	CLASSIFICATION	GRANDES PRÉOCCUPATIONS
Air	1	Prix et service passagers
Camion	3*	Cadre réglementaire et infrastructure
Autocar	5	Mention mineure des prix de l'essence et de l'infrastructure routière
Automobile	4	Mention mineure des prix de l'essence et de l'infrastructure routière
Chemin de fer	2	Cadre réglementaire et prix et services passagers
Eau	3*	Cadre réglementaire, et prix et service de transport des cargaisons et des passagers

* Environ un nombre équivalent de mentions

4.0 RÉSUMÉ ET CONCLUSIONS

4.1 RÉSUMÉ DES PROBLÈMES LIÉS AUX TRANSPORTS, PAR MODE

Puisque la section 3.0 décrit les sujets de préoccupation et les problèmes liés au transport par région, celle-ci se propose de résumer ces questions en les classant par mode de transport. La méthode d'approche adoptée consiste à évaluer d'abord chaque mode suivant la fréquence à laquelle il est mentionné par les participants de l'enquête en tant que champ de problèmes ou caractérisé par son service inadéquat. Les problèmes jugés plus importants par les participants sont brièvement décrits dans le cadre de chaque mode.

Un résumé des problèmes par mode de transport est considéré préférable à un résumé basé sur des distinctions de secteurs d'industrie ou d'importance de l'expéditeur. Ces différentes méthodes de présentation furent examinées mais éliminées en raison de leur manque d'applicabilité. Chercher à différencier les problèmes en fonction de l'importance de l'usager (par ex.: une classification par denrées en vrac contre biens manufacturés; par wagon complet/plein camion ou moins d'un wagon complet/moins d'un plein camion; ou simplement en fonction de l'importance de l'entreprise elle-même), ne peut que tomber dans le vague lorsque les problèmes dépassent ces limites. Par exemple, les inadéquations du service aérien offert aux passagers peuvent affecter aussi bien les petites entreprises que les grandes, tandis que les problèmes liés aux tarifs de transport ferroviaire ou par camion peuvent avoir une égale importance pour les expéditeurs de biens manufacturés, quelle que soit l'envergure de leurs expéditions respectives.

Les distinctions en fonction du secteur d'industrie sont tout aussi problématiques. Comme pour les considérations sur l'importance du secteur, certains problèmes dépassent les limites sectorielles, bien qu'il soit vrai que d'autres restent rattachés à un secteur particulier de l'industrie seulement. Les coûts portuaires ou une capacité insuffisante de l'infrastructure ferroviaire ont des répercussions sur les industries manufacturières et également des ressources, tandis que le problème de construire ou non de nouvelles routes au Yukon est plus particulièrement lié à la question du développement de nouvelles mines.
La classification des modes de développement ne doit pas être considérée comme une classification des répercussions qu'un service ou mode de transport quelconque exerce sur l'économie d'une région et sur son développement industriel. Ainsi, le service aérien aux passagers exerce une influence dans toutes les régions étudiées et, tout compte fait, a une plus grande chance d'être mentionné. Par comparaison, le service maritime (par ex.: les traversiers) et les ports se rapportent

à relativement peu de régions, et auront sans doute moins de chances d'être mentionnés. Soulignons de nouveau qu'il s'agit simplement d'une indication sur l'importance des modes pour l'ensemble du pays, plutôt que pour une région particulière. En outre, cette importance est, de par sa nature, subjective; il n'entre pas dans le propos de ce rapport, pas plus qu'il ne l'est possible, de traduire l'importance perçue d'un mode en fonction de sa valeur en dollars qui, en retour, indique l'impact d'une inadéquation sur l'économie d'une région.

Les résultats de cet exercice sont indiqués dans le tableau 4.1. À gauche, on trouve les modes de transport auxquels nous nous sommes intéressés. L'ordre utilisé correspond à la séquence suivie dans les tableaux du Volume 2 - Conclusions de l'enquête. Il est concevable que chaque mode doive être encore décomposé, lorsqu'il y a lieu, en prix et service aux passagers, service de marchandises et prix, infrastructure, et mesures réglementaires. Cependant, le plus souvent, il existe une interaction entre les considérations de prix, de service, d'infrastructure, de réglementation, ce qui rend la répartition des commentaires des personnes interrogées dans l'une ou l'autre de ces sous-catégories un peu arbitraire. Pour cette raison, la classification sera basée principalement sur le mode lui-même, tandis qu'une détermination plus poussée du champ de préoccupation sera soulignée dans le texte qui suit.

Dans la deuxième colonne, les modes de transport sont classés selon la fréquence de mention. Lorsqu'un mode particulier était mentionné comme champ à "problème" (par ex: service inadéquat) au cours d'une quelconque session d'un groupe-clé, on comptait une mention, et une seulement, sans tenir compte des différents aspects individuels de ce mode et service soumis à discussion, du nombre de fois qu'ils furent soulevés pendant la session, ou du nombre de participants qui évoquèrent le problème.

4.1.1 Modes de transport considérés importants

1. Air

Le mode aérien en général, et le prix et le service offerts aux passagers en particulier, étaient de loin le plus fréquemment cité comme sujet de préoccupation. Tous les aspects du service aux passagers ont été soulevés, y compris les tarifs, la fréquence des vols, la disponibilité des itinéraires, les correspondances, l'adéquation de l'équipement, etc. On nota certaines distinctions apparentes entre les centres plus petits et les plus grands en ce qui concerne les causes du sujet de préoccupation. Les plus petits centres, et en particulier les plus reculés, se dirent inquiets de ce qu'ils perçoivent comme des tarifs aériens élevés de manière

disproportionnée, des départs/arrivées pas assez fréquents, et le manque de vols directs (avec la nécessité, par conséquent, d'emprunter des correspondances gênantes et qui font perdre du temps). L'inadéquation des services était traduite sous forme de handicap pour attirer les nouvelles entreprises dans certaines régions et d'entrave au tourisme. Dans de nombreuses régions, une plus grande facilité d'accès aux transporteurs régionaux utilisant des appareils plus petits et moins coûteux était jugée préférable au transporteur national, équipé d'envergure et à plus gros frais.

Les grands centres se distinguaient par des préoccupations en rapport avec l'accès aux marchés des É.-U., en particulier dans le domaine du tourisme.

Les considérations d'ordre réglementaire, qui touchent certains aspects du service, étaient jugées importantes par toutes les régions, la plupart souhaitant un certain degré de déréglementation. Souhait toutefois nuancé par les commentaires de nombreux participants, à l'effet que certaines régions devraient alors être classées comme services essentiels, par crainte de voir disparaître le peu de services dont elles bénéficient. Cette vue d'ensemble est plus typique des petites localités et des agglomérations reculées, et de certains points du Nord du Canada.

2. Chemin de fer

Bien que différentes préoccupations aient été exprimées en ce qui a trait au service et au tarif de fret ferroviaire, les problèmes touchant les mesures réglementaires les dépassaient de loin. La préoccupation essentielle réside peut-être dans les différences entre les règlements canadiens et ceux des États-Unis, et l'impact qu'elles ont sur la compétitivité des transporteurs canadiens et sur leur possibilité de percer sur les marchés américains, en particulier dans le cas des industries forestière et minière. D'autres domaines d'intérêt fréquemment mentionnés englobaient les tarifs de fret maritime, les tarifs du Nid-de-Corbeau (maintenant révisés et perçus comme pouvant entraîner une amélioration des voies et autres problèmes d'infrastructure dans l'Ouest), les charges de changement de voies et la réglementation sur les marchandises dangereuses (en fonction, toujours, de sa compatibilité avec les normes des États-Unis).

Les avis étaient partagés quant au bien-fondé du service voyageurs à grande distance. Le service local sur les parcours à grand trafic, en particulier le service des trains GO d'Oshawa à Hamilton, était cependant jugé valable. Indépendamment des questions de justification et de subventions, l'unanimité semble s'être faite au sujet de l'inadéquation du service ferroviaire VIA, les critiques visant plus particulièrement la fiabilité des horaires, le matériel, et le service à bord. Dans la plupart des régions, le tourisme est le secteur de l'économie qui semble le plus souffrir de ces faiblesses.

3. Camionnage

Les dispositions réglementaires apparaissent comme le problème majeur des entreprises de camionnage. La délivrance des permis liés à ces exploitations est du ressort des instances provinciales et, par conséquent, les préoccupations portent sur la réglementation provinciale (envergure et genre de règlements, administration des permis, etc...). La différence entre les règlements relatifs au pesage dans les diverses provinces fut sans doute le problème le plus fréquemment évoqué. Les problèmes prévus en ce qui concerne l'adaptation, au niveau municipal et local, de la législation concernant les marchandises dangereuses, furent également mentionnés. Les questions touchant à l'infrastructure constituaient le deuxième sujet de préoccupation, en ordre d'importance. Les sujets abordés allaient de l'état et de l'entretien des chaussées (par ex: le réseau routier de Toronto) et des limites de capacité des grandes artères (autoroute transcanadienne et son impact sur le port de Thunder Bay), au problème de savoir si de nouvelles routes devraient être construites pour favoriser la commercialisation des mines du Nord.

4. Eau

Les questions et préoccupations touchant les transports par eau concernaient à peu près également les règlements, l'infrastructure, le service voyageurs et le transport de marchandises. Les questions relatives au fret (telles que la nécessité de bénéficier de tarifs concurrentiels pour favoriser les exportations et la préoccupation concernant l'acheminement des conteneurs par le détour des ports américains), étaient axées sur des considérations relativement aux mérites respectifs des lignes membres ou non-membres des conférences, qui, en vertu de la loi dérogatoire relative aux conférences maritimes, sont en fait également de nature réglementaire. Les problèmes d'ordre réglementaire comprenaient également la question d'une marine marchande canadienne (battant pavillon canadien) de long cours (de l'avis unanime, à déconseiller) et les prix portuaires. Les prix portuaires comparés à ceux des É.-U., et leur répercussion sur le prix de revient total du transport et la compétitivité des transporteurs sur les marchés internationaux, constituaient un secteur de préoccupation bien précis.

5. Automobile

On fit valoir plus particulièrement l'importance de l'adéquation ou des faiblesses du réseau routier en ce qui a trait au trafic automobile — en particulier du point de vue du tourisme. Parmi les exemples de sujets préoccupants, on signala le réseau routier des Parcs nationaux (Ex.: Banff), l'autoroute de Yellowhead, et de nouveau l'autoroute transcanadienne entre Thunder Bay et la frontière du Manitoba. La principale préoccupation concernait les limites de capacité des routes; la sécurité fut mentionnée plusieurs fois. En outre, les écarts de prix de l'essence au Canada et aux États-Unis furent signalés comme étant responsables d'une baisse du mouvement touristique par route.

5. Autocar

Le transport par autocar était considéré généralement comme satisfaisant. Comme dans le cas du trafic en voitures de tourisme, les sujets de préoccupation portèrent surtout sur l'infrastructure routière et les prix de l'essence, et leurs effets sur les voyages touristiques en autocar.

4.2 LA NÉCESSITÉ D'INSTRUMENTS D'ÉVALUATION

Les politiques et programmes fédéraux visant à répondre aux préoccupations régionales indiquées précédemment pourraient prendre différentes formes, telles que des dépenses directes en capital et en dépenses d'exploitation et des transactions autres qu'en espèces comme les garanties de prêt et les exemptions d'impôt. Depuis 1978, ce genre d'initiatives a été canalisé par le Système de gestion des secteurs de dépenses (SGSD). Dans le cadre de ce système, des limites de dépenses globales appelées "enveloppes" sont établies, et dans les limites de chaque enveloppe, des ressources sont allouées en fonction des demandes inter et intra-ministérielles. Au ministère de l'Expansion industrielle régionale est assignée l'enveloppe du Développement économique et ce ministère est en concurrence avec les ministères de l'Agriculture, des Communications, de la Consommation et des Corporations, du Travail, de la Science et de la Technologie, aussi bien que des Transports, pour l'obtention d'une partie de ces fonds.

En plus de favoriser la compétition entre les ministères, le système de gestion des secteurs de dépenses exige également que toute initiative ministérielle, que ce soit pour poursuivre un programme ou pour promouvoir une nouvelle politique, soit prouvée être conforme aux objectifs du gouvernement et à ses priorités, et offrir les moyens les plus rentables de réaliser les objectifs définis. Le Conseil du Trésor et le ministère d'État au Développement économique sont chargés de juger les mérites des demandes compétitives de ces ressources limitées dans le cadre de l'enveloppe du Développement économique; c'est toutefois au ministère de l'Expansion industrielle et régionale qu'incombe la responsabilité d'analyser ses options et de tirer le meilleur parti de ses programmes et initiatives.

Ainsi, bien que l'on puisse envisager de nombreuses initiatives en réponse aux problèmes cernés dans ce rapport, il est certain que la limitation des fonds et la concurrence des demandes pour s'attirer ces ressources, vont, de toute nécessité, en limiter le nombre. Il est donc impératif que toute initiative considérée par le MEIR soit analysée conformément aux exigences du Conseil du Trésor et au ministère d'État au développement économique. Ces exigences, comme l'indique la circulaire gouvernementale 1983-25, comprennent:

- les raisons d'être du projet, y compris le type et le niveau de service ou de capacité devant être mis sur pied, développé ou maintenu;

- une analyse complète des alternatives, y compris, s'il y a lieu, un cycle de vie complet des coûts de chaque option examinée;

- le devis total des coûts en dollars constants et courants, la date prévue d'achèvement, une description générale du projet fini et les avantages socio-économiques escomptés;

- la preuve d'une consultation interministérielle pertinente sur la contribution du projet à d'autres programmes gouvernementaux;

- tous changements institutionnels ou réglementaires engagés, ou toute répercussion sur la législation en place ou potentielle.

Sans instruments d'évaluation appropriés, l'évaluation des initiatives soumises à un examen minutieux en vertu du système de gestion des secteurs de dépenses, serait difficile à étayer. Les problèmes précédemment décrits impliquent des questions analytiques complexes; par exemple, les avantages relatifs de subventions directes par rapport à la déréglementation pour favoriser des transports moins coûteux et de meilleure qualité dans les localités périphériques.

Les instruments d'évaluation à cette fin existent effectivement. Ils comprennent l'analyse de l'input-output régional, l'analyse du complexe industriel, et une foule d'autres techniques qui, avec les données appropriées, peuvent jeter la lumière sur les coûts et les avantages relatifs des nombreuses initiatives ouvertes au MEIR. Il est conseillé, dans ce cas, que ces techniques, et les données nécessaires pour les appuyer, soient examinées en priorité par le ministère de l'Expansion économique et régionale.

4.3 PROBLÈMES RECOMMANDÉS POUR ÉTUDE ULTÉRIEURE

Dès le départ il a été indiqué que ce rapport doit être considéré comme un "exposé des problèmes". En déterminant les différents problèmes et sujets de préoccupation d'importance pour les usagers des services de transport, nous avons tout juste effleuré la pointe de l'iceberg. L'étude aborde le sujet à partir des points de vue

de l'usager, et il était par conséquent impossible d'évaluer de façon réaliste les répercussions que peut avoir chaque problème sur le développement industriel et économique, non plus que l'importance relative de chaque problème à cet égard.

Cependant, après avoir classé les modes de transport en fonction de leur importance perçue (comme décrit dans la section 4) et déterminé la nécessité de disposer d'instruments analytiques permettant d'évaluer les initiatives en matière de services de transport, il semblerait approprié à ce point de déterminer les problèmes qui, pour les raisons décrites plus haut, pourraient faire l'objet d'études plus approfondies — ou, au moins, devraient être surveillés à la lumière de leur impact éventuel sur le développement économique et industriel.

La présentation complète des problèmes et sujets de préoccupation de la Section 3.0 a été effectuée à l'aide de deux critères généraux:

- l'exclusion des problèmes existant depuis quelque temps déjà et ayant fait l'objet de nombreuses études et initiatives dans le passé (par ex: le service ferroviaire des passagers VIA, le débat sur une marine marchande canadienne, etc).

- l'inclusion des problèmes qui devraient être résolus pour le profit des usagers des services de transport — et par conséquent le développement industriel et économique de (des) région(s) concernée(s).

Les problèmes sont choisis sans tenir compte des mandats respectifs des ministères fédéraux, ou de la juridiction municipale, provinciale ou fédérale dont ils relèvent. Et les problèmes ne sont pas nécessairement limités à une région particulière. En fait, la plupart transcendent les frontières régionales; les prix imposés dans un port particulier affectent non seulement le rendement de ce port — et par voie de conséquence, l'économie de la région — mais intéressent également les régions expéditrices ou destinataires des biens en question. La différence qui existe entre les cadres réglementaires des É.-U. et du Canada, et les répercussions sur la compétitivité des manufacturiers canadiens sur les marchés américains, exerce également un impact dans la plupart des régions examinées.

Les problèmes choisis comme pouvant faire l'objet d'études ultérieures sont indiqués ci-dessous. Ils sont divisés en deux groupes d'après l'envergure du problème de par le Canada et (ou) d'après l'impact éventuel que le problème peut avoir sur le développement industriel et économique. Tous les problèmes sont importants. Cependant, on peut considérer que ceux du groupe n° 1 ont une plus grande importance relative à l'égard du développement régional que ceux du groupe n° 2.

Groupe n° 1

- Service aérien - intérieur

  L'effet du récent communiqué de Transports Canada annonçant la déréglementation du service aérien intérieur en raison de la qualité de service offert, en particulier dans les petits centres.

- Service aérien - international

  L'adéquation des routes entre le Canada et les É.-U. et la compétitivité des transporteurs canadiens par rapport aux américains, en particulier en ce qui concerne les répercussions sur l'industrie canadienne du tourisme.

- Les cadres réglementaires des É.-U. et du Canada

  Sujet de grande envergure englobant les exploitations aériennes, ferroviaires et du camionnage et concernant la compétitivité de l'industrie canadienne sur les marchés américains.

- Frais portuaires

  La différence des droits entre les ports de substitution (au Canada comme entre le Canada et les É.-U.) et l'impact sur l'acheminement des cargaisons et les prix de revient de l'expéditeur.

- Compagnies adhérant aux conférences maritimes

  L'effet, sur les prix de revient et la compétitivité des expéditeurs/destinataires, des tarifs des compagnies maritimes selon qu'elles adhérent ou non aux conférences.

- Infrastructure routière

  Énumération des problèmes, particuliers à certains sites, se rapportant à l'adéquation du réseau routier et à leur impact sur le mouvement des marchandises, sur le tourisme, la sécurité et autres considérations dans le cadre de leurs régions respectives.

- Camionnage - permis provinciaux

  La relation entre les différences dans l'administration des licences et permis provinciaux et la mise à disposition des usagers de services concurrentiels.

Groupe nº 2

- Douanes

  La relation entre la qualité des services offerts et le tourisme.

- Charges ferroviaires de changement de voies

  L'effet de ces charges supplémentaires sur les frais de transport et sur les décisions d'implantation d'usines des industriels.

- Camionnage - Normes de pesage interprovinciales

  L'effet de la non-uniformité des normes interprovinciales sur les coûts et les modes de distribution des expéditeurs.

- Législation sur les marchandises dangereuses

  Les mesures conçues pour faciliter l'adaptation d'une telle législation au niveau municipal/local et pour minimiser les perturbations et les coûts au sein des industries.

À la base de la plupart, sinon de tous les problèmes mentionnés ci-dessus — et faisant écho à une préoccupation exprimée par un grand nombre de participants — se trouve la nécessité de communications efficaces entre les parties concernées (fédérale, provinciale et (ou) municipale, transporteurs et usagers des services de transport). Le reproche le plus fréquemment exprimé était que les pouvoirs considéraient davantage les besoins et désirs des expéditeurs que ceux des usagers. Si tant est que la chose est vraie, le ministère de l'Expansion industrielle régionale pourrait aider l'industrie à faire connaître ses besoins.

ANNEXE A

PARTICIPANTS INTERROGÉS

ANNEXE A-1
GROUPES CLÉ

Groupe clé de Vancouver
Lundi 23 janvier 1984
Hôtel Denman

Participants:

1. Gary Sloan
   Fleck Bros.
   Président, LCTI, Colombie-Britannique
   (604) 684-8131

2. Donovan, Joy
   Présidente, Comité des transports
   Chambre de commerce de C.-B.
   (604) 263-0198

3. Gerry Bennett
   Vice-président, Transports
   Conseil des industries forestières
   (604) 684-0211

4. Ron Karadimas
   Directeur - Distribution
   ESSO Petroleum Products Ltd.
   (604) 664-4000

5. Sidney Fancy
   Directeur, Développement économique
   Vancouver
   (604) 873-7011

6. Ralph Huenemann
   Directeur des recherches
   Assoc. des mines de C.-B.
   (604) 681-4321

7. Fred Oakley
   Directeur général
   Bureau du tourisme et des congrès
   (604) 682-2222

8. Charles Clapham
   Bureau de commerce de Vancouver
   Membre d'IBI Consulting Group
   (604) 736-2991

9. Murray Philips
   Directeur, Service Import-Export
   Johnstone International Services Inc.
   (604) 874-7371

Représentants du MEIR:
Murray Rae
Brian Anderson

Animateur:
John McMullen, JFH

Groupe clé d'Edmonton
Mardi 24 janvier 1984
Bureaux du MEIR, Édifice Corner Point

Participants:

1. Norman Morrow
   Chef des services de transport
   Sherritt Gordon Mines Ltd.
   et Président, LCTI, Région de l'Alberta
   (403) 998-6680

2. David James
   Directeur général
   Administration du Tourisme et des congrès d'Edmonton
   (403) 426-4715

3. David Gledhow
   Vice-président, Exploitation
   H.T. Higinbotham Ltd.
   (Services douaniers, l'ensemble du Canada)
   (403) 423-5444

4. Colin MacDonald
   Canada Trust Realtor
   et président, Comité
   des transports industriels lourds
   Edmonton
   (403) 421-8434

5. Jim Telford
   Président, James W. Telford & Assoc.
   (403) 438-3913

6. Lang Walker
   Directeur, Développement économique
   Administration du développement économique d'Edmonton
   (403) 424-7870

Représentants du MEIR:
Syamal Rutabyal
Responsable des programmes, MEIR, Edmonton

Animateur:
John McMullen, JFH

Groupe clé de Saskatoon
Mercredi 25 janvier 1984
Bureaux du EMR, Édifice Attrium Four

Participants:

1. Dave R. Fairlie
   Directeur, Développement industriel
   Saskatoon
   (306) 664-9507

2. Ray Graves
   Président, Saskatoon Boiler Mfg. Co. Ltd.
   (306) 652-7022

3. Donald W. Somers
   Président
   All World Travel
   (306) 665-2677

4. Andy Elliot
   Directeur, Planification
   Sales DCS
   Potash Corporation de Saskatoon
   (306) 664-5571

5. Ron Pelligrini
   Président, Industries & Transports
   Bureau de commerce de Saskatoon
   (306) 244-2151

6. Art Carbano
   Superviseur du trafic
   Cominco-Potash Division
   et président, LCTI, Région de la Saskatchewan
   (306) 382-0622

7. Pat Deacon
   Directeur, Services de distribution
   Olympic Fine Meats
   (306) 382-3210

8. Dennis Schrieber
   Directeur du trafic
   Prairie Malt (Canada) Ltd.
   (306) 948-3305

9. Greg Brown
   Directeur de la distribution
   CSP Foods Ltd.
   (306) 244-1335

Représentant du MEIR
Wayne MacKay
Analyste de l'industrie régionale

Animateur:
John McMullen, JHF

Groupe clé de Winnipeg
Jeudi 26 janvier 1984
Bureaux MEIR, 185 Carlton, 5e étage

Participants:

1. Bing Gillmore
   Vice-président, Manitoba-Sask. District
   Westinghouse Canada Inc.
   & Comité consultatif des transports de l'Ouest
   (204) 772-9401

2. Ron Kaletsky
   Directeur du terminal
   Clark Pool Car
   et Comité des transports de la Chambre de commerce
   (204) 772-9481

3. Rita Roeland
   Directeur
   Association touristique du Manitoba
   (204) 943-1551

4. Bert Berry
   Directeur - Transports
   United Grain Growers Ltd.
   (204) 944-5429

5. Herbert Schon
   Directeur général du trafic
   Ressources forestières du Manitoba
   (204) 942-3544

6. Vic Stechishin
   Conseiller en transports
   et Chambre de commerce
   (204) 944-8484

7. Azriel M. Presma
   Vice-président, Trafic
   Saan Stores Ltd.
   et président sortant LCTI-Manitoba
   (204) 474-5309

8. Edna Krosney
   Directeur de la distribution, Quaker Oats
   Présidente, LCTI-Manitoba

Représentant du MEIR:
Graham Weber

Animateur:
John McMullen, JFH

Groupe clé de Thunder Bay
Vendredi 27 janvier 1984
Bureaux du MEIR

Participants:

1. Paul Harper
   Directeur, Planification et aménagement urbain
   Thunder Bay
   (807) 623-2711

2. Murray Boyle, Directeur du trafic
   Great Lakes Forest Products Ltd.
   (807) 475-2245

3. Jerry Cook, Directeur du port
   Port de Thunder Bay
   (807) 344-3594

4. James Hill, Ingénieur du port
   Port de Thunder Bay
   (807) 344-3594

5. Dick Charbonneau
   Directeur général
   Société de développement économique
   de ThunderBay
   (807) 623-4060

6. Rod Gartel
   Directeur du trafic
   Great West Timber

Représentant du MEIR:
Bill Mohemela
Directeur, nord-ouest de l'Ontario

Animateur:
John McMullen, JFH

Groupe clé de London, Ontario
Vendredi 13 janvier 1984
HÔtel Parklane

Participants:

1. Bill Burns
   Directeur adjoint au trafic
   GM Diesel
   et Président, Comité du transport aérien/LCTI

2. Bruce Turnball
   Directeur, Transports et douanes
   3M Canada Inc.

3. Patricia Robinson
   Superviseur, Transports
   AMWAY

4. Darrell Harper
   Directeur du matériel
   Interbake Towels Ltd.

5. Bill Kedich
   Directeur du Trafic
   Ford du Canada Ltée

Représentant du MEIR:
Allison Bunting
Division des services de transport, Ottawa

Animateur:
John McMullen, JFH

Groupe clé de Toronto
Jeudi 2 février, 1984
Bureau du JFH

Participants:

1. Gary Gray
   Directeur, Transports
   Association canadienne des manufacturiers
   (416) 363-7261

2. Donald Hughes
   Directeur des transports
   Stedmans
   et président régional de la LCTI, Ontario
   (416) 669-1810

3. Thomas Flood
   Aménagement du Toronto métropolitain
   ancien directeur général, région de Toronto
   Conseil du développement industriel
   (416) 787-2856

4. Lou Warnica
   Conseiller en trafic
   Bureau de commerce et ancien directeur du trafic
   Woolworth Co.
   (416) 884-0843

5. William Duron
   Président, Toronto métropolitain
   Bureau du tourisme et des congrès
   (416) 979-3113

6. Bill Rae
   Conseiller trafic, Bureau de commerce,
   ancien directeur du trafic, Lever Bros.
   (416) 425-1266

Représentants du MEIR:
Les Arany
Bureau du MEIR, Ottawa

Janet Quinnett
Économiste, Analyses sectorielles et régionales

Animateur:
John McMullen, JFH

Groupe clé de Montréal
Lundi 23 janvier 1984
Hôtel Queen Elizabeth

Participants:

1. Jean-Marc Laliberté
   Directeur adjoint
   Bureau du tourisme et des congrès du Grand Montréal
   (514) 871-1129

2. Jean-Louis Poirer
   Vice-président
   Société des Alcools du Québec
   (514) 253-6156

3. Jean-Pierre Laserra
   Directeur du trafic
   Trafic et Achats - Division du trafic industriel
   Westinghouse Canada Inc.
   (514) 347-5361

4. Cliff Board
   Directeur, gestion du matériel
   Gillette Canada Inc.
   (514) 341-5050

5. Jean-Marc Gamache
   Vice-président LCTI
   et Alcan
   (514) 877-2607

6. Dieter Oberndofer
   Directeur- service du trafic
   BASF Canada
   (514) 341-5411

Représentants du MEIR:
Guy Gelinas
Directeur, Services de transport
MEIR-Ottawa

Louise Charette
MEIR-Montréal

Animateur:
David Lewis, JFH

Groupe clé de Québec
Jeudi 8 mars 1984
Bureaux du MEIR

Participants:

1. Yvon Dolbec
   Président,
   Chambre de commerce de Québec
   (418) 688-9115

2. Pierre Talbot
   Directeur général
   Chambre de commerce de Québec

3. Pierre Racine
   Directeur, Comité des transports
   Chambre de commerce de Québec
   (418) 653-8351

4. Michel Lamontagne
   Chef - Comité des transports,
   Installations et services portuaires,
   Chambre de commerce de Québec
   (418) 525-5151

5. André Allard
   Chef - Comité des transports
   Services aériens
   Chambre de commerce de Québec
   (418) 872-1200

6. Reynald Martineau
   Chef - Comité des transports
   Services du fret
   Chambre de commerce de Québec
   (418) 872-3745

7. Alain Doyon
   Directeur général
   Conseil économique de Lévis-Lauzon
   (418) 837-4781

Représentant du MEIR:
Jacques Parent
MEIR-Québec

Animateur:
John Williams, JFH

Groupe clé de Moncton, Nouveau-Brunswick
Lundi 30 janvier 1984

Participants:

1. Bernie LeBlanc
   National Sea Products, Division Shediac

2. Susan Killane
   Comité des transports
   Moncton
   (506) 853-3333

3. Paul Daigle
   Directeur général
   Société de développement commercial et industriel
   (506) 854-2700

4. Wes Armour
   Président, Comité des transports
   Chambre de commerce de Moncton
   (506) 389-3468

5. Ramsey Armitage
   Directeur général adjoint
   Commission des transports des provinces atlantiques
   (506) 855-0031

6. Lorne Mitton
   Agent des transports et de la distribution
   Commission des transports des provinces maritimes
   (506) 855-0031

7. Gerry Martin
   Président, comité des transports
   Bureau du bois-d'oeuvre des Maritimes, et
   membre de la section bénévole de la
   planification des transports
   (902) 667-9779

Représentant du MEIR:
Basil Small

Animateur:
David Lewis, JFH

Halifax, Nouvelle-Écosse
Mardi 31 janvier 1984

Participants:

1. Don Pollack
   Chambre des ressources minérales
   (902) 798-2218

2. John Landry
   Président - Comité des transports
   Bureau de commerce d'Halifax-Dartmouth
   (902) 423-9271

3. Jim Frost
   Directeur - Commercialisation
   Bureau de commerce d'Halifax-Dartmouth
   (902) 429-1400

4. Jack Monro
   Vice-président
   Elmac World Transport Ltd.
   (902) 423-8324

5. John Ballard
   Association canadienne des manufacturiers
   et Kohler International
   (902) 662-2100

6. Sirje Weldon
   Association canadienne des manufacturiers

7. Mike Scheibmayr
   Directeur, Services de transport
   National Sea Products et Association
   des conserveries de la Nouvelle-Écosse
   (902) 422-9381

8. Bob Chisholm
   Directeur
   Bureau du tourisme et des congrès d'Halifax
   (902) 421-8736

9. Dale Sproule
   Association des produits forestiers
   de la Nouvelle-Écosse
   (902) 895-1179

Représentant du MEIR:
R. Sherwood

Animateur:
David Lewis, JFH

Saint-Jean de Terre-Neuve
Mercredi 1er février 1984

Participants:

1. Hish Dower
   Canadian Saltfish Corp.
   (709) 772-6077

2. Art Puddister
   Puddister Shipping Co. Ltd.; et
   Bureau de commerce de Saint-Jean

3. Andrew Collins
   Collins Custom Brokers
   (709) 726-7596

4. David Fox
   Directeur général
   Port de Saint-Jean
   (709) 772-4664

5. Joseph Randall
   Bureau de commerce de Saint-Jean

6. J.B. Ploughman
   Association canadienne des manufacturiers

Représentant du MEIR:
Bill Covey

Animateur:
David Lewis, JFH

ANNEXE A-2

ENTRETIENS AU TÉLÉPHONE ET AUTRES ENTREVUES PERSONNELLES

Victoria, C.-B.

Pat Deacon
Commissaire au développement économique
Commission de développement économique régional
de la capitale
(604) 388-6517

Geoff Buck
Thurber Consultants Ltd.
et Comité des transports, Chambre de commerce
(604) 727-2201

Prince George, C.-B.

Dale McMann
Directeur, Société de développement de Prince George
(604) 564-0282

Calgary, Alberta

David Crow
Développement économique, Calgary
(403) 268-2331

Don Brownie
Administration des transports de Calgary
(403) 253-8691

Wilf Jacoby
Directeur, Exploitation
Sultran Ltd.
(403) 265-1486

Regina, Sask.

Philip Haffner
Directeur adjoint, Développement et
relations publiques
Regina
(306) 569-7487

Prince Albert, Sask.

Robert Henderson
Directeur, Développement industriel
Prince Albert
(306) 764-5251

Winnipeg, Man.

Keith Gulliver
Direction des programmes de transport
Voierie et transports
Gouvernement du Manitoba
(204) 944-2002

Brandon, Man.

M. Forbes
Commissaire à l'industrie
(204) 728-2278

Kitchener, Ont.

Archie Gillies
Directeur
Conseil du développement économique
(519) 576-5006

London, Ont.

Doug Heron
Directeur, Développement économique

Ottawa, Ont.

Jim Moore
Secrétaire, Association canadienne d'exportation
(613) 238-8888

Norman Polowin
Admiral Travel Agencies
et Président du comité des transports
Société de développement commercial et industriel
d'Ottawa-Carleton
(613) 237-4702

Robert Long
Directeur
Association canadienne de technologie avancée
(613) 236-6550

Russell W. Neal
Vice-président directeur
Association canadienne de camionnage d'entreprise
(613) 238-6052

Québec, Qué.

M. Despris
Directeur, Transports
Donahue Paper

Sherbrooke, Qué.

D. Migneault
Commissaire à l'industrie
(819) 565-3215

Lac Mégantic, Qué.

M. Lafontaine
Commissaire à l'industrie
(819) 583-4411

Saint John, N.-B.

William Thompson
Commission de développement régional de Saint John
(506) 658-2918

Sydney, N.-É.

William McKee
Société de développement du Cap Breton
(902) 562-3600

Charlottetown, Î.-P.-É.

Kevin Walker
Chambre de commerce de Charlottetown
(902) 892-3424

Cornerbrook, Terre-Neuve

Pat Pye
Chambre de commerce de Terre-Neuve

Goose Bay, T.-N.

Glen Kirby
Société de développement économique
(709) 896-5182

Whitehorse, Yukon

Ella LeGresley
Technicienne, Planification
Commission de développement économique
(403) 667-6401

Pat Dickson
Directeur, Chambre de commerce de Whitehorse
(403) 667-7545

Yellowknife, T.-N.-O.

Wes MacAleer
Directeur, Chambre de commerce des
Territoires du Nord-Ouest
(403) 873-2994

ANNEXE B

VUES DE L'ASSOCIATION CANADIENNE D'EXPORTATION
SUR UNE MARINE MARCHANDE CANADIENNE
DE LONG COURS

ASSOCIATION CANADIENNE D'EXPORTATION

Le 7 novembre 1983

N° 166.

L'Honorable Lloyd Axworthy
Ministre des Transports
Pièce 135, Ed. Est
Chambre des communes
Ottawa (Ontario) K1A 0A6

Monsieur le ministre,

Étant donné l'intérêt que vous avez exprimé en ce qui a trait aux vues concernant une politique maritime canadienne océanique de long cours et, en particulier, l'établissement d'une marine de long cours battant pavillon canadien, nous avons étudié un mémoire de Transports Canada intitulé "Politique maritime canadienne de long cours: De nouvelles perspectives", document que nous avons accueilli favorablement en tant qu'il répond au besoin que nous avions déjà exprimé pour une fréquente réévaluation de la politique maritime canadienne en cette période d'évolution continue de l'environnement maritime international.

Après l'étude minutieuse qui a été faite de ce mémoire, les exportateurs ne pensent pas que les faits énoncés démontrent que les circonstances aient suffisamment changé pour modifier les vues que nous exprimions en 1980 (copie ci-jointe). Nos membres expéditeurs demeurent convaincus qu'en tant que nation qui se développe grâce au commerce, les intérêts du Canada seraient mieux servis par une politique ouverte, encourageant au maximum la compétition pour nos cargaisons entre les armateurs canadiens et étrangers.

Les exportateurs canadiens seraient heureux d'utiliser des navires battant pavillon canadien pour peu que ces bâtiments soient concurrentiels par rapport aux bateaux battant pavillons étrangers. L'inquiétude majeure des expéditeurs a été, et continue d'être, la grande disparité qui semble exister, le plus souvent, dans les coûts d'expédition. Au Paragraphe 79 du mémoire de Transports Canada, il est noté qu'un récent article de Fairplay indiquait que la différence de salaires entre les bateaux britanniques et ceux d'Extrême-Orient était de l'ordre de 1 750 $ (US) par jour pour un transporteur de vrac de taille moyenne, et la conclusion était que le Canada n'est pas la seule nation à avoir des coûts d'expédition élevés. Sans doute ne serait-il pas gentil

d'ajouter qu'il s'agit probablement là d'un facteur contribuant au déclin du pavillon britannique, et la raison pour laquelle une partie importante de la flotte marchande britannique ne bat pas pavillon britannique. Un ancien membre senior du congrès des É.-U. et défenseur de la politique maritime américaine, Robert L. Leggett, qui siégea au sein du House Merchant Marine Committee, se montre encore moins optimiste quant à la possibilité des nations à hauts salaires de rester concurrentiels. Ainsi, il remarqua que, d'après un article de "Transportation 2000", la plupart des quelques compagnies de transport maritime américaines restantes fonctionnent avec un faible taux de rendement sur les investissements en dépit des subventions d'exploitation accordées par le gouvernement américain, de l'ordre de 2 millions de $ par bateau et par an. L'expérience des É.-U. dans le domaine du transport en vrac n'est pas plus encourageante. La marine marchande américaine de cette catégorie, comme le signale encore Fairplay (6 mai 1982) se réduit à 40 bâtiments et continue de diminuer. Cela s'est produit malgré une importante politique préférentielle favorisant la marine marchande américaine (un projet de loi est actuellement devant le Congrès pour encourager l'utilisation des cargos américains) et un total estimatif de subventions maritimes de l'ordre de 5,7 milliards depuis 1970. Les expéditeurs craignent que les coûts canadiens ne soient pas notablement différents des coûts américains. C'est l'envergure de ces coûts et d'autres estimations semblables qui préoccupent les expéditeurs canadiens. Au cas où une marine marchande canadienne serait encouragée par la politique gouvernementale canadienne (ce qui se ferait sentir au niveau du contribuable ou dans la répartition économique des ressources financières), quelles garanties auront les expéditeurs que des pressions irrésistibles ne s'exerceront pas à l'avenir dans le sens de dispositions ou politiques contraignantes en faveur des cargos canadiens (comme c'est le cas aux É.-U. et dans d'autres pays), et qui s'avéreraient onéreuses pour l'expéditeur, sans parler des répercussions fâcheuses que cela pourrait avoir sur les exportations canadiennes?

En fait, bien que nous soyons heureux de voir que le mémoire indique clairement, en conclusion, que la politique maritime canadienne de long cours n'envisage pas de "limiter d'une façon quelconque la liberté des expéditeurs à choisir le mode de transport le moins onéreux", ce document soulève certaines craintes à ce sujet. Par exemple, l'Option 3 à la page 21, discutant des objectifs à atteindre en ce qui concerne le développement d'une flotte canadienne, indique que "dans le contexte canadien, pour que de tels objectifs soient rentables, ils devraient être appuyés par une politique de réserve de cargaisons, dont les frais seraient à la charge soit du gouvernement soit des expéditeurs" — option qui n'est pas totalement écartée, d'après le paragraphe 63. D'autre part, aux paragraphes 88-91, il est dit qu'en ce qui concerne les produits en vrac, les gros contrats pour des expéditions comme le charbon et les céréales "pourraient exiger une assez forte intervention gouvernementale", ceci laissant présager des pressions

en faveur de l'utilisation de bâtiments marchands canadiens. La question des cargaisons de l'ADIC et des expéditions dans l'Arctique a également été soulevée comme exigeant une étroite attention à cet égard. Ce qui ne manque pas de préoccuper certains expéditeurs.

Après nous être étendus sur les préoccupations des expéditeurs à propos du coût de l'intervention directe du gouvernement favorisant une marine marchande canadienne, nous notons qu'il existe des domaines non compris dans le mémoire et qui encourageraient l'établissement d'une telle marine, sans pour autant entraîner des coûts importants pour les contribuables ou les expéditeurs. Ainsi, les coûts d'équipage constituent un élément important de la compétitivité internationale. (Selon une source citée dans Fairplay, le traitement du capitaine sur un bateau battant pavillon U.S. se rapproche maintenant de celui d'un équipage complet de 32 hommes sur certains bâtiments de faible coût battant pavillon étranger). On pourrait, par conséquent, considérer sérieusement l'idée d'employer un équipage étranger sur des bâtiments battant pavillon canadien. Il est également proposé que des modifications soient apportées aux règlements et à la législation maritimes canadiens en vue d'encourager l'immatriculation des bateaux. Comme le dit un membre de la communauté maritime: "Les règlements canadiens sont trop restrictifs, trop protecteurs de l'environnement canadien, trop conscients de la pollution, trop sévères et trop négatifs. Au lieu d'encourager, ils ont tendance à décourager les armateurs à faire battre pavillon canadien à leurs bâtiments".

Le mémoire note la montée continue des politiques interventionnistes des pavillons nationaux étrangers. C'est indéniablement vrai, et les politiques de ce genre ont reçu un coup de fouet supplémentaire avec la mise en vigueur d'un Code déontologique de l'O.N.U. pour les conférences maritimes en octobre 1983. Cependant, étant donné les différentes circonstances et commerces en jeu, la façon dont une marine marchande canadienne pourrait être organisée et déployée pour protéger les intérêts canadiens n'est absolument pas claire, en particulier en ce qui concerne l'intérêt fondamental des exportateurs. Nous décelons une certaine ironie dans l'énoncé 23a) "les nations en voie de développement sont déterminées à établir des flottes nationales. Puisque plusieurs de ces nations maximisent les objectifs non-commerciaux, leurs navires se seraient pas compétitifs et exigeraient des mesures supplémentaires de réserve des cargaisons". Les difficultés que connaîtraient alors les expéditeurs canadiens ne seraient probablement pas résolues par une flotte battant pavillon canadien, artificiellement créée et fonctionnant dans de semblables conditions.

Nous pensons que le moment est venu de mener une étude objective sur l'incidence qu'aurait sur nos exportations l'obligation du pavillon canadien pour certaines expéditions réservées. Bien qu'en tant qu'association d'exportateurs nous soyons conscients de certaines plaintes émises par nos membres, nous n'en avons pas récemment noté un nombre accru. Nous pensons que cela est dû à un certain nombre de raisons dont 1) les affaires ne sont pas perdues parce que les concurrents/expéditeurs d'autres pays sont confrontés aux mêmes demandes; 2) des dispositions dérogatoires sont fréquemment disponibles; 3) les pays en voie de développement pratiquant la préférence de pavillon ont tendance à lancer leurs navires sur les parcours principaux, par ex: d'Europe/É.U. et du Japon, laissant le commerce canadien moins touché. Il serait néanmoins utile de posséder davantage de données, en particulier sur les commerces touchant directement le Canada et en quelle façon. Les expéditeurs sont-ils obligés d'utiliser les ports américains ou d'effectuer des transbordements terrestres onéreux simplement à cause des parcours de navigation des bateaux battant pavillon étranger? Des occasions d'exportation sont-elles perdues et dans quelles circonstances? Dans quelle mesure les dispositions dérogatoires sont-elles disponibles? Comment les mesures préférentielles des pavillons étrangers sont-elles imposées, par ex: par le biais de licences d'importation, de contrôle du change, de stimulations fiscales, de formalités consulaires, etc.? Comment les nations décident-elles du genre de cargaison auquel s'appliquera le droit de réserve préférentielle? Est-il tenu compte des circonstances particulières de chaque commande, ou la division s'effectue-t-elle sur une base arbitraire et donquichottesque? Dans quelle mesure chaque cargaison est-elle négociable? Le Canada est-il victime d'un effet de retombée négative des accords maritimes bilatéraux américains? L'ACE serait heureuse de collaborer à une telle étude, qui serait utile dans le contexte actuel de "législation défensive".

Il peut sembler approprié d'apporter certains commentaires sur quelques-unes des options ouvertes au Canada pour se protéger contre les droits de réserve de transport de cargaisons des pavillons étrangers. D'abord le Gouvernement canadien doit être prêt à adopter une position forte en s'opposant au principe des cargaisons réservées à la fois bilatérales, avec les gouvernements étrangers, et au niveau international où les incitations au changement limiteraient les options ouvertes aux exportateurs canadiens de choisir le transporteur le plus compétitif et convenant le mieux. Voici quelques mesures défensives possibles:

Un pavillon canadien: L'Étude note qu'un pavillon canadien peut ne pas offrir une solution efficace pour régler certains problèmes. Dans ce cas, de nombreux expéditeurs craignent qu'un pavillon canadien exigeant des mesures spéciales d'intervention n'ait tendance à engendrer une érosion ultérieure des forces concurrentielles au détriment des expéditeurs. Toutefois, là où les circonstances indiquent que les armateurs canadiens sont concurrentiels en dehors de toute stimulation coûteuse, le gouvernement canadien devrait être prêt à intervenir énergiquement auprès des gouvernements étrangers pour assurer l'égalité d'accès aux marchés.

Désignation d'un transporteur "canadien": Le Code déontologique de l'O.N.U. pour les conférences maritimes n'est pas spécifique dans sa définition des transporteurs pouvant être désignés en vertu de la division 40:40:20 proposée. Cela invite à des options qui vont jusqu'à permettre d'offrir la part canadienne à l'expéditeur le plus concurrentiel sans égard au pavillon, avec seulement un pourcentage nominal de participation canadienne. Le gouvernement devrait chercher à dissuader les pays étrangers de chercher à imposer le partage des cargaisons dans leurs activités commerciales avec le Canada, tout en se gardant en réserve la possibilité de déclarer la part canadienne ouverte à une large interprétation quant à la désignation et que les échanges ("cross-traders") nesont pas exclus.

Législation défensive: Comme nous l'avons indiqué dans notre mémoire de 1980 au sujet d'une marine canadienne de long cours, une législation défensive appropriée pourrait — élaborée et appliquée judicieusement — constituer un atout diplomatique supplémentaire pour chercher à restreindre la pratique des cargaisons réservées par les pavillons étrangers. Le danger évidemment est que nous nous trouvions acculés à prendre des sanctions. Les exportateurs ne se sentent pas réconfortés par celles qui ont été invoquées, allant du retrait du financement de l'EDC contre les pays réfractaires, au refus d'accès aux ports canadiens.

La position des É.-U.: Il est assez paradoxal que les États-Unis, qui s'opposent à juste titre à la pratique des cargaisons réservées, aient été les premiers à l'employer pour assurer le rendement de bâtiments américains autrement non concurrentiels. Quelles que soient les mesures que prenne Washington pour combattre cette pratique, il y a des chances qu'elles auront un

incidence non négligeable sur le Canada, ne serait-ce que parce que, pour beaucoup d'exportations, les mêmes bâtiments font escale dans les ports canadiens aussi bien qu'américains. Il semblerait, pour cette raison, prudent, que le gouvernement canadien établisse les plus étroites liaisons possibles avec les responsables de Washington chargés de l'élaboration et de l'application de la politique dans ce domaine afin d'assurer que les décisions pouvant avoir des répercussions au Canada ne soient pas prises à la légère, sans égard aux retombées qu'en subirait le Canada.

Il existe de nombreux autres aspects de l'Étude dont nous aimerions parler. Cependant, sur le thème central du rétablissement d'un pavillon canadien, considéré par la plupart des expéditeurs comme un objectif souhaitable, mais seulement dans la mesure où il peut être réalisé sans 1) augmentation des coûts pour les exportateurs; 2) pour les contribuables, et 3) sans créer de distorsions artificielles dans le déploiement économique des ressources financières canadiennes. (La crainte principale au sujet de 2) et de 3) est qu'elles aboutiront fatalement à 1).

La croissance harmonieuse de l'économie canadienne dépend largement des exportations. Pour faciliter le commerce international, pour avoir une chance de succès au sein du marché mondial, le besoin d'être compétitif est clair et irrésistible. Compte tenu de cette certitude, les appels à la formation d'une marine marchande battant pavillon canadien, constituée de bateaux concurrentiels battant pavillon canadien et comprenant un équipage canadien assez grassement payé, continue de relever de la pure utopie du point de vue de la rentabilité, sauf dans les cas où l'ingéniosité ou les circonstances canadiennes ont créé un avantage comparatif compensatoire. Aux É.-U., on estime que les fortes exigences en salaires et en membres d'équipage sur les bâtiments battant pavillon américain, rendraient le coût d'un équipage de ressortissants américains trois à sept fois plus élevé que sur des bateaux étrangers répondant à des normes et qualifications comparables. D'après l'Étude de Transports Canada, notre nation possèderait actuellement une flotte contrôlée représentant un tonnage estimatif global de 6 554 966 tonnes (estimation d'ailleurs probablement "minimum"). Il serait sans doute meilleur pour le Canada d'encourager cette flotte, les avantages en étant 1) le développement d'une expertise canadienne dans le domaine de la marine de long cours; 2) une possibilité de "désignation" en vertu du Code déontologique de l'O.N.U. pour les conférences maritimes; 3) si, à un moment donné dans l'avenir, en raison d'événements internationaux, il apparaissait souhaitable d'étoffer

sensiblement cette flotte, on pourrait alors envisager d'offrir aux armateurs canadiens des incitations fiscales appropriées. Ces formes d'encouragement pourraient être également liés aux centres de gestion maritime, et permettraient de réaliser, dans une large mesure, certains des autres objectifs énoncés aux alinéas a), b), c), et d), de la Page 1 du document d'étude de Transports Canada.

Sincères salutations,
Le président,

T. M. Burns

P.J.

ASSOCIATION CANADIENNE D'EXPORTATION

N° 088

Le 5 mai 1980

L'Honorable Jean-Luc Pépin
Ministre des Transports
Édifice Transports Canada
Place de Ville, 25e étage, Tour C,
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Monsieur le ministre,

Les tendances et l'évolution actuelles des transports maritimes dans le monde exigent de fréquentes réévaluations afin de vérifier les répercussions qu'elles exercent sur les échanges commerciaux du Canada. Ceci fut reconnu par votre ministère au cours de sa récente consultation avec les représentants concernés du secteur privé, y compris les exportateurs de notre propre Association. La question de savoir si le Canada devrait engager des fonds publics en vue de l'établissement d'une marine marchande canadienne était le thème central de la consultation.

À titre d'exportateurs, nous sommes essentiellement intéressés par l'accès direct à un mode de transport maritime jouissant de tarifs compétitifs au niveau international. Nous avons étudié la question minutieusement et faisons part de nos conclusions dans l'exposé ci-joint. De manière générale, nous questionnons l'usage des fonds publics pour appuyer ce qui pourrait être une marine marchande battant pavillon canadien non compétitive, sauf, et ce n'est pas le cas en ce moment, s'il existait des avantages précis pour protéger les intérêts des exportateurs canadiens. De nombreux exportateurs pensent qu'un appui, par le biais de fonds publics, entraînerait inévitablement, comme c'est le cas dans d'autres pays, un parti-pris nationaliste, qui donnerait lieu à une détérioration conséquente des services et à des pressions inflationnistes sur les coûts de transport maritime.

Tout en reconnaissant que les forces concurrentielles dans le domaine du transport maritime risquent de s'affaiblir à plus ou moins long terme, nous pensons qu'en ce moment les expéditeurs canadiens continueraient d'être mieux servis par une politique décourageant la discrimination dans les transports maritimes internationaux et encourageant au maximum la concurrence à l'égard de nos expéditions. En même temps, la situation internationale devrait être étroitement surveillée et nous devrions continuer de rester ouverts à toutes les options en vue de donner la priorité aux exportations dans l'élaboration d'une politique.

Sincères salutations,
Le président,

T. M. Burns

P.J.
c.c.: M. G. M. Sinclair

ASSOCIATION CANADIENNE D'EXPORTATION

N° 086 Le 6 mai 1980

CONSIDÉRATIONS SUR UNE MARINE BATTANT PAVILLON CANADIEN DANS LA POLITIQUE DE COMMERCE MARITIME CANADIENNE

À la lumière du débat actuel sur la politique canadienne à adopter concernant les transports maritimes, nous pensons qu'il serait utile d'exposer certaines préoccupations des exportateurs. En ce moment, nos vues seront essentiellement axées sur la question de l'établissement d'une présence canadienne plus visible dans les transports maritimes de long cours, qui se trouve au centre de ce débat.

La première priorité des exportateurs est l'accès direct aux transports de long cours à des conditions concurrentielles au niveau international. Si, grâce à la création d'une flotte canadienne (battant pavillon canadien), on pouvait démontrer que les services maritimes offerts aux exportateurs amélioreraient leurs coûts et leur efficacité, les exportateurs seraient unanimes à appuyer l'agrandissement de la flotte canadienne de long cours. Nous pensons, par conséquent, qu'avant d'engager des fonds publics dans l'établissement d'une marine marchande de long cours battant pavillon canadien, les décisions devraient être étudiées en fonction de leurs répercussions à court, à moyen et à long terme sur la capacité du Canada à rester concurrentiel sur les marchés mondiaux.

Les exportateurs ne sont pas des experts sur les exploitations maritimes, mais ils se montrent très réservés quant aux implications de l'engagement de fonds publics dans les transports maritimes au long cours. Ils s'inquiètent de savoir quel serait le coût total des allégements fiscaux et (ou) des subventions si l'idée de l'établissement d'une flotte maritime canadienne recevait de telles incitations, et quelle serait la part que les expéditeurs, d'un côté, et les contribuables, de l'autre, auraient à supporter. Ils craignent fort qu'il n'en découle des pressions qui les obligeraient à réserver certains genres de cargaisons au transport par des bateaux battant pavillon canadien, pressions qui porteraient préjudice à la position concurrentielle des exportations, en raison des coûts plus élevés et de la détérioration des services. Ils craignent que, l'investissement dans le domaine du transport maritime se faisant à long terme, l'appui à court terme risque de s'avérer la boîte de Pandore en favorisant un afflux de demandes futures dans ce sens.

Les partisans d'une marine marchande canadienne plus étendue et subventionnée, citent un certain nombre de points qui, d'après les exportateurs, devraient faire l'objet d'une analyse critique afin d'assurer que les avantages surpassent les désavantages. Ces points sont les suivants:

La balance des paiements: Bien qu'il existe effectivement un potentiel d'économies, notre examen des chiffres de Statistiques Canada pour le compte des transports ne nous semble pas révéler un déséquilibre aussi prononcé que celui que laissent supposer certains chiffres cités publiquement. Du côté négatif, étant donné que les compagnies maritimes encourent des coûts importants à l'extérieur du Canada, les fonds publics utilisés pour une flotte battant pavillon canadien pourraient en fait entraîner un transfert des ressources vers l'étranger. Du côté positif, les dépenses des expéditeurs sur les bâtiments battant pavillon canadien se traduiraient par un gain du point de vue de la balance des paiements. Cela serait toutefois modéré par la probabilité d'une diminution des exportations (du fait de leur plus grande sensibilité aux frais de transport) par rapport aux importations, en raison de l'augmentation des frais ou de la détérioration des services et de la moindre fréquence des voyages. À l'appui de cet argument au sujet de la balance des paiements, citons une étude de 1966 effectuée par la U.S. Maritime Administration, qui conclut que le bénéfice net pour la balance des paiements américaine était de 30 cents* pour chaque dollar de subventionnement de la marine marchande américaine.

L'emploi: Il semble exister une contradiction entre ceux qui contestent le cas des allègements fiscaux ou subventions pour appuyer les activités d'une flotte battant pavillon canadien sous le prétexte que les vaisseaux modernes nécessitent de gros capitaux et exigent un équipage plus réduit que dans le passé, et ceux qui y sont favorables en raison de la création d'emplois. Encore une fois, l'expérience américaine est révélatrice. En 1969, on a calculé que le gouvernement américain avait payé 67 cents pour chaque dollar payé en salaires à bord des cargos américains subventionnés.*

La construction navale: Les exportateurs pensent que la question de l'appui des chantiers navals doit être considérée indépendamment de celle de la marine marchande canadienne. Cette industrie est importante, et doit être maintenue, mais non par le biais de subventions indirectes versées aux exploitants canadiens dont les revenus d'exploitation proviennent des exportateurs et importateurs canadiens.

Stratégie: Les questions stratégiques, au sens militaire, se passent de commentaires de notre part puisqu'elles se situent à un niveau hors de notre portée.

On a, à juste titre pensons-nous, apporté beaucoup d'attention aux changements intervenant dans le cadre des transports maritimes internationaux. Ceux-ci ont été bien cernés dans l'Étude de Transports Canada sur le transport maritime de long cours. Bien qu'il y ait des commentaires à faire sur différents aspects du sujet, nous préférons, pour l'instant, nous en tenir à des remarques sur la question de la croissance des tendances préférentielles de pavillon, car cette question préoccupe particulièrement les exportateurs canadiens et touche aussi au débat concernant les transports

maritimes sous pavillon canadien. Des faits comme l'élaboration du Code déontologique de l'O.N.U. pour les conférences maritimes et la division 40/40/20 des cargaisons qu'il envisage, ont ceci de commun qu'ils peuvent compromettre la concurrence des transports maritimes à l'échelon international ainsi que la politique traditionnelle du Canada, qu'approuvent les exportateurs, de laisser les forces du marché protéger les intérêts commerciaux des parties canadiennes en cause. Cependant, en ce moment on ne voit pas très bien quel serait l'impact que ces développements pourraient avoir sur le commerce canadien, et il serait, selon nous, dangereux de retenir l'argument de l'augmentation du parti-pris nationaliste pour offrir un appui coûteux aux vaisseaux battant pavillon canadien. Nous faisons ce commentaire parce que a) les obligations de réservations de cargaisons, sous leur forme actuelle ou telles qu'elles pourraient être imposées aux exportateurs canadiens, auront une incidence certaine sur les exportations vers certains pays en voie de développement ou pratiquant le commerce d'État à État, qui tiennent à développer leur marine nationale sans nécessairement tenir compte des coûts. Bien qu'ils soient importants, ces pays ne représentent qu'une faible proportion des exportations canadiennes de long cours. b) Il est difficile de voir comment l'existence d'une marine marchande canadienne pourrait protéger les intérêts des exportateurs dans ces échanges.

Lorsqu'une préférence pour une marine marchande étrangère est imposée de l'extérieur et est inévitable en dépit des représentations diplomatiques appropriées, et lorsqu'elle est également jugée défavorable aux exportations canadiennes, les exportateurs pensent que le Canada devrait garder toutes les issues ouvertes, y compris le droit de désigner un transporteur donné pour acheminer la part canadienne dans le cas d'une cargaison divisée. Le Code déontologique de l'O.N.U. pour les conférences maritimes, par exemple, n'exclut pas cette possibilité, et la position de négociateur du Canada se trouverait probablement renforcée par une législation défensive appropriée. De cette manière, un certain nombre d'options seraient ouvertes, qui devraient être examinées selon une perspective donnant aux exportateurs la première considération. Ces options pourraient aller de la désignation d'un bâtiment battant pavillon canadien, ou d'immatriculation étrangère mais appartenant à des exploitants canadiens, ayant prouvé sa compétence à soutenir la concurrence sans subvention, jusqu'à l'affectation de la part canadienne d'une cargaison partagée au transporteur le plus concurrentiel, quelle que soit son immatriculation.

Il y a également lieu de noter que a) les échanges commerciaux d'envergure se font plutôt avec les pays de l'OCDE, et qu'en raison même de l'envergure de leurs expéditions, ils attirent une concurrence qui joue en faveur des importateurs canadiens, et que b) ces pays seront probablement les derniers à appliquer la préférence de pavillon dans leurs échanges avec le Canada. Nous avons par conséquent ici une situation paradoxale qui fait que ces échanges qui, par le fait même de leur volume s'attirent

les conditions les plus avantageuses, sont justement ceux qui pourraient intéresser le plus les exploitants battant pavillon canadien, alors que les pays enclins à pratiquer la préférence de pavillon sont de faible importance en termes de volume et, par conséquent, sauf circonstances exceptionnelles, de moindre intérêt pour les exploitants canadiens. En termes clairs et nets, les exportateurs font face ou peuvent s'attendre à des mesures interventionnistes à l'égard principalement des petites cargaisons; les moins susceptibles d'intéresser les exploitants de bâtiments marchands battant pavillon canadien.

Les partisans d'une marine marchande canadienne font valoir les avantages fiscaux spéciaux et (ou) les subventions qui sont accordés pour le transport maritime dans d'autres pays possédant une marine marchande traditionnelle. Les exportateurs peuvent répliquer qu'en dépit de l'importance manifeste de cette assistance, on peut voir qu'elle n'est pas suffisante pour rallier sous le pavillon canadien tous les bâtiments appartenant effectivement à des exploitants canadiens. En fait, la preuve existe que, malgré le subventionnement, bon nombre d'armateurs, dans les pays industrialisés, trouvent toujours plus rentable d'immatriculer leurs bâtiments sous un pavillon de convenance.

Les exportateurs ont pu constater par ailleurs une augmentation du nombre de bateaux, exploités par des Canadiens ou appartenant de droit à des Canadiens, qui battent pavillon étranger. Nous pensons qu'il s'agit là d'une tendance encourageante qui démontre la compétence croissante des Canadiens à fournir des services de transport maritime à des conditions concurrentielles. Il s'agit là d'une évolution favorable qui permettra, entre autres, de mieux faire face aux changements à venir dans le domaine des transports maritimes internationaux.

En conclusion, les exportateurs sont en faveur d'une marine marchande canadienne (battant pavillon canadien) élargie, mais seulement si 1) elle s'avère économiquement viable sans appui gouvernemental important, d'ordre fiscal ou financier, qui entraînerait des distorsions, et 2) s'il peut être irréfutablement démontré que, dans tel cas particulier, un tel appui serait profitable pour les expéditeurs canadiens. Les exportateurs estiment que leurs intérêts devraient primer lorsqu'est considéré l'établissement d'une marine marchande canadienne réglementaire, et craignent que toute introduction de programmes fiscaux ou de subventions faisant appel à des fonds publics ne donne éventuellement lieu à des pressions politiques irrésistibles quant à l'obligation de réserver certaines expéditions au transport sous pavillon canadien, obligation qui aurait un effet inflationniste autant qu'inhibiteur en ce qui concerne le volume des exportations canadiennes. On a la preuve que cette crainte est justifiée d'après l'exemple des États-Unis

où l'on a pu dire que, même si elles ne représentent pas une proportion importante du commerce maritime global des É-U, les expéditions préférentielles sont néanmoins la principale forme d'aide à la marine marchande américaine.*

La politique de transports maritimes canadienne devrait continuer de s'opposer aux pratiques préférentielles de choix de pavillon lorsqu'elles se présentent, et les traiter pragmatiquement par le biais de démarches diplomatiques appropriées. Lorsque certaines situations ne peuvent être réglées dans l'intérêt des exportateurs, la "désignation" d'un transporteur représentant bien les intérêts canadiens, comme précédemment indiqué, devrait être considérée. La définition du mot "approprié" dans ce contexte exige une attention rigoureuse, tenant compte en priorité des intérêts des exportateurs en termes de coûts et de la qualité des services.

Les ressources canadiennes sont limitées. Nous pensons qu'il y a lieu de les concentrer vers les domaines que dictent les avantages économiques. Les initiatives ne devraient pas, selon nous, conduire à écarter les marines marchandes étrangères concurrentielles des transactions réalisées avec les principaux marchés d'exportation du Canada, à moins que cela ne puisse se faire sur une base concurrentielle, grâce aux ressources du secteur privé.

En bref, les changements touchant le commerce maritime international demandent à être étroitement surveillés, en se réservant toutes les options possibles pour l'avenir. Le Canada doit continuer de décourager les pratiques discriminatoires dans les transports maritimes de long cours et encourager au maximum la concurrence entre les flottes étrangères pour ce qui est des expéditions canadiennes. Un programme protectionniste de subventionnement des compagnies maritimes d'immatriculation canadienne ne s'impose ni pour l'instant ni, semble-il, dans un avenir prévisible. Cependant, si les conditions devaient changer, il existe d'autres options susceptibles de défendre plus efficacement les intérêts des exportateurs, ceux-ci devant primer lors de tout examen du sujet.

---

* Source: "Bread Upon The Waters - Federal Aids to the Maritime Industries", G. J. Jantscher, Institut Brookings, 1975.

ANNEXE C

COMMISSION DE DÉVELOPPEMENT

WINDSOR-ESSEX

LA COMMISION DE DÉVELOPPEMENT WINDSOR-ESSEX

Le 23 mars 1984

M. J. A. McMullen
James F. Hickling Management Consultants Ltd.
Pièce 605, 350 rue Sparks
Ottawa (Ont.) K1R 7S8

Objet: ÉTUDE SUR LA DÉTERMINATION DES PROBLÈMES LIÉS AU TRANSPORT WINDSOR-ESSEX/SUD-OUEST DE L'ONTARIO

Monsieur,

Je vous écris pour confirmer que la Commission de développement Windsor-Essex effectuera la coordination de la préparation d'un rapport résumant les problèmes liés au transport du comté Windsor-Essex, comme vous le demandiez dans votre lettre du 9 mars 1984.

Nous avons demandé à la municipalité de Windsor, du comté d'Essex et du Comité du transport de la Chambre de commerce de Windsor de nous fournir des données. De plus, le Conseil d'administration de la Commission de développement de Windsor-Essex va examiner le sujet dans le cadre de sa prochaine réunion régulière du 17 avril 1984. Conformément à votre requête, nous ferons tout notre possible pour vous faire parvenir un mémoire dans les plus brefs délais.

Comme vous vous en doutez, tous les efforts déployés pour remédier aux inadéquations du système de transport afin de favoriser les possibilités d'affaires régionales et d'expansion économique est au centre des préoccupations du comté de Windsor-Essex. En conséquence, je dois souligner que, malgré notre impatience à participer à cette étude importante, votre demande de fournir des données, à cette phase tardive de votre rapport a été reçue avec consternation, lorsqu'on sait que la municipalité de London en particulier et d'autres municipalités ont déjà terminé leurs mémoires. Il est déconcertant de penser que certaines préoccupations importantes liées aux transports de cette région pourraient être négligées en raison d'un manque de temps nécessaire pour effectuer les recherches. Nous serons heureux de vous offrir notre entière collaboration et nous sommes confiants que toutes les dispositions seront prises pour assurer que les vues du comté de Windsor-Essex recevront due considération dans votre rapport au MEIR.

Pour nous aider, il serait utile que les soumissions fournies par la municipalité de London et d'autres municipalités du sud-ouest de l'Ontario puissent être mises à notre disposition, car de nombreux problèmes liés aux transports transcendent les frontières municipales et locales et pourraient avoir une plus grande portée régionale. Nous vous saurions gré de nous faire savoir si cela est possible.

Nous sommes heureux de pouvoir travailler avec vous sur ce projet. Si vous désirez davantage de renseignements, n'hésitez pas à me contacter.

Sincères salutations,

Roman Dzus
Sous-commissaire au développement

cc: R. Richardson, directeur, Chambre de commerce de Windsor
K. Russell, président, Comité des transports de la Chambre de commerce
Division des services de transport, MEIR

ANNEXE D

BUREAU DE COMMERCE
D'OTTAWA-CARLETON

ENQUÊTE SUR LES COMPAGNIES DE HAUTE TECHNOLOGIE DE LA RÉGION D'OTTAWA

LE 16 FÉVRIER 1984

BUREAU DE COMMERCE D'OTTAWA-CARLETON
ENQUÊTE SUR LES COMPAGNIES DE HAUTE TECHNOLOGIE
DE LA RÉGION D'OTTAWA

DÉCEMBRE 1983

Historique

L'un des mandats du Comité de la haute technologie du Bureau de commerce d'Ottawa-Carleton est de servir les intérêts des compagnies de l'industrie de technologie de pointe de l'Outaouais. Dans ce but, le comité a conclu qu'il serait utile d'enquêter sur un échantillon représentatif de ces compagnies pour déterminer leurs problèmes et besoins spécifiques. À l'automne 1983, un formulaire d'enquête de cinq pages fut établi et les questions comprises traitaient de l'emploi, des transports, des exportations, des incitations à la recherche et au développement, au financement et au transfert technologique.

Le comité d'enquête sélectionna 83 compagnies sur les plus de 300 qui se consacrent à la technologie avancée.

La sélection visait à comprendre des petites, moyennes et grandes compagnies dont les sièges sociaux se trouvent dans la région d'Ottawa. Les compagnies dont les sièges sociaux se trouvent ailleurs étaient exclues de l'enquête, ainsi que les compagnies reliées indirectement à l'industrie de la haute technologie.

Les formulaires furent adressés aux compagnies sélectionnées au début de décembre, et dès la fin du mois, 37 compagnies y avaient répondu. Ceci représente un taux de réponse de 44% que l'on considère être un haut pourcentage de réponse pour une enquête de ce type. Pratiquement toutes les compagnies ayant répondu ont rapporté des problèmes d'un type ou d'un autre, et le Bureau pense que l'industrie de la haute technologie de la région d'Ottawa exige un plus grand appui de tous les niveaux de gouvernement pour assurer la croissance et le succès d'avenir de cette très importante industrie.

Les résultats de cette enquête sont exposés dans le reste de ce rapport.

Nombre et importance des compagnies étudiées

Les 37 réponses représentaient:

Total des ventes canadiennes de	216 millions de $
Total des ventes des É.-U. (à l'exclusion des ventes canadiennes)	278 millions
Total des ventes	494 millions de $
Nombre d'employés de la région d'Ottawa	6 648 employés
Nombre total des employés au Canada (y compris Ottawa)	10 231 employés
La plus grande compagnie rapportant	900 employés
La plus petite compagnie rapportant	4 employés
Nombre de compagnies de plus de 100 employés	11
de 25 à 100 employés	16
de moins de 25 employés	10

Les réponses indiquaient que les difficultés ne se confinaient pas aux plus petites compagnies. Plusieurs grandes compagnies ont rapporté des problèmes divers. En outre, les très grandes compagnies et les très petites partageaient parfois des problèmes semblables comme la difficulté d'attirer des employés suffisamment qualifiés dans les emplois offerts. Dans d'autres cas, comme la connaissance des incitations à la recherche et au développement offertes en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu, les grandes compagnies avaient tendance à connaître la législation à la différence des petites compagnies.

Profil des problèmes rapportés

D'après l'enquête, la compagnie de haute technologie typique de la région d'Ottawa (à l'exclusion des 5 plus grandes compagnies de l'enquête dont le total des effectifs d'Ottawa dépasse 5 000) possède en moyenne 51 employés, réalise un total de ventes canadiennes de 2,8 millions de dollars et un total de ventes aux É.-U. d'un demi-million de dollars par an. Ces moyennes de vente ne tiennent pas compte des cinq plus grandes compagnies de l'enquête.

La compagnie typique connaît des problèmes pour recruter des employés qualifiés en nombre suffisant. Tandis que la compagnie est généralement consciente de l'existence des programmes d'incitations en vertu de la Loi des impôts sur le revenu et autres lois visant à aider la compagnie, elle ne connaît pas nécessairement quels en sont les avantages spécifiques ni comment en tirer le meilleur parti. La compagnie désire davantage de renseignements sur la législation et sur les programmes gouvernementaux d'assistance qui lui sont offerts. La compagnie typique ne pense pas qu'il existe dans la région d'Ottawa de problèmes de transport affectant la circulation des produits à destination et en provenance de l'usine. Par contre, la compagnie désirerait vivement bénéficier de plus de vols directs au départ et à l'arrivée de la région d'Ottawa, en particulier, à des points situés au nord-est des États-Unis. Certaines compagnies (mais non la majorité) qui exportent aux autres pays pensent, en général, qu'une plus grande assistance est nécessaire pour accroître le volume des exportations, et désirent une aide accrue du gouvernement. La compagnie typique n'est cependant pas prête à devenir publique mais est intéressée à recevoir un plus grand niveau de financement, et pense également qu'il n'existe pas un transfert technologique adéquat du gouvernement vers l'industrie. Un bon tiers des compagnies pensent qu'il est nécessaire d'apporter certains changements dans les droits de douane et d'accise, et que les barrières commerciales créent des problèmes.

Le reste de ce rapport résume les questions que soulève l'enquête et le nombre et pourcentage de compagnies rapportant des difficultés ou exprimant le désir d'obtenir une aide plus importante ou davantage de renseignements dans un domaine particulier.

Embauche et personnel	Nombre de compagnies sur 37	Pourcentage
Les compagnies ont des problèmes d'embauche d'employés en ce qui concerne:		
a) la qualité	24	65%
b) le nombre	8	22
Les problèmes semblent se situer principalement dans les domaines suivants:		
- embauche d'employés qualifiés	18	49
- embauche d'employés ayant de l'expérience	21	57
- embauche d'un nombre suffisant d'employés qualifiés dans le secteur désiré de la technologie	17	46

Le nombre de compagnies signalant des problèmes d'embauche est très élevé. Il existe un besoin précis d'attirer des employés qualifiés dans la Région, et d'offrir des programmes de perfectionnement aux employés actuellement travaillant dans la Région.

Transports	Nombre de compagnies sur 37	Pourcentage
Les compagnies connaissant des problèmes de transport dans les domaines suivants:		
- Transport des produits vers l'usine	3	8%
- Transport des produits à partir de l'usine	3	8

Transports (suite)	Nombre de compagnies sur 37	Pourcentage
les problèmes de transport apparaissent dans les domaines suivants:		
- inadéquation du service ferroviaire de l'usine/à l'usine	0	0
- inadéquation des services aériens	9	24
- accès routier inadéquat	1	3

Les transports, en général, ne semblent pas créer de problèmes à l'exception du service aérien de l'aéroport d'Ottawa. Vingt-quatre pour cent des compagnies considèrent le service aérien inadéquat, en particulier en ce qui concerne le manque de vols réguliers et directs à destination des É.-U.

Marchés d'exportation	Nombre de compagnies sur 37	Pourcentage
Compagnies exportant leurs produits vers d'autres pays et pensant qu'une aide est nécessaire pour accroître le volume de leurs exportations.	12	32%
Compagnies pensant que l'aide doit être offerte par le biais de:		
- financement	6	16
- assurance	2	5
- aide gouvernementale	8	22
Recherche et développement		
Compagnies non conscientes des stimulations à la recherche et au développement en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu	10	27
Compagnies désirant obtenir davantage de renseignements sur les incitations à la recherche et au développement	14	38
Compagnies exigeant de l'information sur les incitations et l'aide gouvernementales	22	59

Technologie	Nombre de compagnies sur 37	Pourcentage
Financement et capitalisation		
Les compagnies petites et moyennes, en général, pensent avoir besoin de plus de renseignements et d'aide dans le domaine du financement et (ou) de la capitalisation. Les domaines où l'aide se fait le plus sentir sont:		
- transformation en société publique	5	14%
- placements privés	11	30
- financement bancaire	8	22
- autofinancement global/ /budgétisation	5	14
- présentation des courtiers en valeurs mobilières	4	11
- présentation des capitaux spéculatifs	8	22
Avantages sociaux des employés		
L'enquête a étudié combien de compagnies offraient des régimes de prestations aux employés		
Le nombre de compagnies ayant répondu, qui n'offrent pas de régime:	3	8
Compagnies ignorant l'existence du Centre de Microélectronique de l'Ontario qui peut offrir une assistance dans le développement de la technologie des microprocesseurs:	1	3%
Compagnies ne considérant pas qu'il existe un transfert adéquat de la technologie du gouvernement fédéral vers l'industrie privée:	18	49
Compagnies qui pensent que leurs ventes augmenteraient s'il existait un plus grand transfert technologique de la part du gouvernement:	6	16

Technologie	Nombre de compagnies sur 37	Pourcentage
Compagnies pensant qu'il devrait exister une plus grande participation universitaire et gouvernementale dans l'industrie, en particulier dans le développement technologique:	9	24
Taxes douanière et d'accise		
Compagnies pensant que les ventes s'amélioreraient avec les réductions des taxes douanière et d'accise:	12	32
Compagnies pensant que les barrières commerciales entre le Canada et les É.-U. sont trop restrictives:	12	32

Conclusion

Un certain nombre de problèmes ont été déterminés qui affectent les compagnies de haute technologie de la Région. Le Bureau de commerce est en train de mettre au point une stratégie pour résoudre ces problèmes. On s'attend à ce que cette stratégie comprenne la prise de conscience du public sur les problèmes existants, la dissémination de l'information aux compagnies sur l'aide actuellement disponible, et la promotion d'une collaboration entre les industries, le gouvernement et les universités pour augmenter la qualité et la disponibilité de la main-d'oeuvre.

Volume

2

DIVISION DES SERVICES DE TRANSPORT

MINISTÈRE DE L'EXPANSION INDUSTRIELLE RÉGIONALE

VOLUME 2 CONCLUSIONS DE L'ENQUÊTE

LES TRANSPORTS ET L'EXPANSION INDUSTRIELLE RÉGIONALE: POINTS DE VUE DES USAGERS SUR LES PROBLÈMES DES ANNÉES 1980

JAMES F. HICKLING
MANAGEMENT CONSULTANTS LTD.

Mars 1984

VOLUME 2 CONCLUSIONS DE L'ENQUÊTE

LES TRANSPORTS ET L'EXPANSION INDUSTRIELLE RÉGIONALE: POINTS DE VUE DES USAGERS SUR LES PROBLÈMES DES ANNÉES 1980

TABLEAU 4.1
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES — RÉGION C.-B. VILLE VANCOUVER

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Aérien						
Voyageurs	Inadéquat	Licences	- Objet: restrictions permis des lignes régionales et locales. Le gouv. fédéral réagit trop lentement aux applications.	- Impact sur la circulation touristique (par ex: vers l'île de Vancouver) et sur les espérances des résidents de l'île.	- Une législation moins restrictive.	- Davantage d'accès/service et d'avantages à l'ind. touris.
	Inadéquat	Douanes	Source continue de problèmes. Une première impression durable; durée des délais et personnel insuffisant. Le Conseil de l'Aviation de C.-B. est préoccupé par les douanes et autres services aux pilotes privés non de C.-B. et entrant en C.-B.	- Impact difficile à mesurer sur le tourisme. Entrave à un développement futur de Vancouver comme centre de services/financier à la bordure pacifique.	- Réduire la paperasserie.	- Corrige image et impression. Améliore tourisme. Favorise développement du centre de services et financier.
	Adéquat	Service (transport. lignes princip.)	Cependant, préoccupation avec les services en ce qui concerne le développement du secteur des services et financier de la bordure du Pacifique. Vancouver en tant que porte du Pacifique.	- Entrave à la tendance souhaitée.	- Améliorer les services grâce à des accords bilatéraux.	- Davantage de lignes aériennes, de meilleurs service et une plus grande concurrence.
Fret	Général. adéquat	Douanes	Problèmes avec la vitesse du dédouanement des cargaisons.	- Retards.		—

TABLEAU 4.1
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES -- RÉGION C.-B. VILLE VANCOUVER

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS OPTION/SOLUTION	SUGGÉRÉS AVANT./COÛTS SUGG.
Routier Camion	Adéquat en général	Législation objet: le transport des produits	- Préoccupation sur l'étendue et la complexité de la législation sur les marchandises dangereuses et autres législation. objet: transport des marchandises (par ex: produits pétroliers). Problème de la législation des marchandises dangereuses en rapport avec les expéditions U.S. (c.-à.d. compatibilité).	- Temps perdu à s'adapter à la législation; impact sur les coûts d'exploitation; souvent non productifs. Limite le développement.	- Rapports améliorés entre l'industrie et le gouvernement. Clarification de la législation fédérale avant d'appliquer son équivalent provincial ou municipal.	- Réduction des impacts négatifs de la législation sur les usagers et les exploitants.
		Réglementation/accès	- Besoin d'un certain niveau de réglementation. Les "nomades" font du tort aux transporteurs autorisés.	- Nuit à la viabilité des transporteurs autorisés. Sécurité.	- Meilleure politique et règlements.	--
		Législation taille/ poids	- Préoccupation sur les différences entre les restrictions provinciales; taille/poids.	- Perturbation de la circulation interprovinciale.	- À présent en cours de révision. Exige l'uniformité dans les provinces.	--
Autre Route/auto	Adéquat en général	Accès/ tourisme	- Besoin d'un système routier adéquat pour permettre la circulation des touristes de Vancouver aux points situés au-delà (Parc nationaux)	--	--	--
Autocar	Adéquat	--	--	--	--	--

TABLEAU 4.1
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES — RÉGION C.-B. VILLE VANCOUVER

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Ferroviaire Pret	En général adéquat					
	Inadéquat	Infrastructure/ matériel	- Préoccupation envers l'adéquation/âge du matériel roulant. Malgré la révision tarifaire du Nid-de-Corbeau, la question de l'existence d'incitations à agir (y compris la question des voies.)	- Dépendance sur l'économie des ressources en vertu des tarifs compétitifs et bas pour transporter les marchandises vers l'océan.	- Espoir que la révision tarifaire du Nid-de-Corbeau offrira les fonds nécessaires pour redresser la situation.	- Besoin essentiel de rester compétitif sur les marchés internationaux.
	Inadéquat	Service/ petites communautés	- Diminution des services due à la concentration sur les lignes principales. Les transport. des produits du pétrole ont dû adopter les camions.	- Problèmes associés à la réglementation sur les poids des camions et sur la sécurité dans le service aux petites communautés.	—	—
	Inadéquat	Marchandises dangereuses	- Question de la compatibilité avec la législation/ annonces des É.-U.	- Le problème ne s'est pas entièrement matérialisé, mais on s'attend à ce qu'il le fasse bientôt.	- Besoin de négotiations/ compatibilité	- Éviter le problème latent.

TABLEAU 4.1
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES -- RÉGION C.-B. VILLE VANCOUVER

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Fret (suite)	Inadéquat	Réglementation/compétition	- Problème des chemins de fer canadiens réglementés par rapport aux U.S. déréglementés. Plus de 40% des marchandises de la C.-B. vendus aux É.-U.; 70% sont transportés par chemin de fer.	- Perte de la compétitivité tandis que les producteurs de bois de charpente des É.-U. ont accès à des transporteurs déréglementés et des tarifs non publiés. En général, les manufacturiers canadiens ne sont pas traités aux É.-U. comme les expéditeurs U.S.	- Pas d'unanimité. Exige une certaine déréglementation mais probablement différente qu'aux É.-U.	- Stimule la compétitivité des producteurs canadiens.
Voyageurs	Inadéquat	Service et coûts	- Des commentaires généralement négatifs. Objet: le service transcontinental, le rendement et le financement/coûtent au contribuable. Question spécifique de savoir pourquoi le service Vancouver/Jasper/Edmonton devrait être rétabli.	- Le contribuable paie pour un service visant marché spécifique (tourisme en général et en particulier marché japonais).		

TABLEAU 4.1
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES — RÉGION C.-B. VILLE VANCOUVER

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Maritime (suite)	Adéquat	Conférences /concurrence	- En dépit de la loi dérogatoire relative aux conférences maritimes (expirant en mars 1984) et du nombre limité de conférences, l'avis est que les tarifs maritimes sont acceptables. Cependant, service exige d'être protégé et maintenu.	- Vital au secteur des ressource.	- Besoin que le gouvernement fédéral en reconnaisse l'importance; faire participer l'industrie aux délibérations, (transporteurs). Croit que le contrôle de la juridiction ne doit pas être assigné à Transports Canada.	—
	—	Marine marchande canadienne de long cours	- Unanimité du manque de rentabilité d'une marine marchande canadienne qui serait désastreuse.	- Finirait par nuire aux expéditeurs et aux exportateurs et au contribuable canadien.	- Promotion des efforts canadiens en exigences en matériel pour le versant N. de Beaufort.	- Évite le risque de rendre les exportateurs canadiens non compétitifs sur les marchés internationaux.

TABLEAU 4.1
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES — RÉGION C.-B. VILLE VANCOUVER

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Maritime	En général adéquat tel quel	En général	- Importance des installations portuaires (Vancouver et Prince Rupert) et du transport par voie d'eau pour l'économie de ressources et les exportations de la C.-B. (et à l'Ouest du Canada) Perception que l'avenir de la C.-B. se trouve dans le marché Ouest-Pacifique.	—	—	—
	Inadéquat	Coûts/ Charges	- Les charges du port de Vancouver "aberrantes" par comparaison avec les ports U.S. (7-8$ la tonne c. 17-18 $ /tonne). Charges multiples créant la confusion.	- Impact sur les coûts de transport dans le secteur des ressources; les coûts de transport représentent une large proportion de la valeur totale et peuvent déterminer la compétitivité du marché.	- Peut-être ne peut-on faire que peu. Se concentrer plutôt sur les manufacturiers et les coûts de production	—
	Très inadéquat/ domaine à problèmes	Main-d'oeuvre	- Problèmes de main-d'oeuvre contribuent à de plus hauts coûts et la perturbation dans les services.	- Coûts, main-d'oeuvre et autres considérations soulignent la vulnérabilité des activ. commerc. perdues (commerce de lignes) au profit d'autres ports. (par ex: Seattle). Une fois perdues, difficiles à regagner.	—	—

TABLEAU 4.1
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES — RÉGION C.-B. VILLE VANCOUVER

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Maritime (suite)	Domaine à problème	Système routier/ Stratégie portuaire d'ensemble	- Problème d'obtenir l'autorisation pour l'artère (Bord de mer de Burrard Inlet). Opposition locale et des résidents.	- Route nécessaire pour un trafic efficace des conteneurs.	--	--
	Trafic des conteneurs ports U.S. c. canadiens		- Préoccupation en raison du fait que 30% du trafic canadien par conteneur entre via Seattle. Cependant, des efforts à court terme ont été déployés par le gouvernement pour déplacer le trafic vers Vancouver sans résultat.	- Trafic de conteneurs réduit par Vancouver. Les lignes ne changeront pas en vertu de propositions à court terme. Avis que le gouvernement fédéral hésite à pousser trop fort en raison du trafic de conteneurs U.S. par Halifax, et action/ représailles possibles des É.-U.	- Engagements à plus long terme du gouvernement, basés sur la consultation avec les expéditeurs. Cependant, d'avis que les conférences S/S dictées par Los Angeles et New York (c.-à.d. intérêts U.S).	--

TABLEAU 4.2
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES -- RÉGION ALBERTA VILLE EDMONTON

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS OPTION/SOLUTION	SUGGÉRÉS AVANT./COÛTS SUGG.
Aérien	Inadéquat	En général	- Perception qu'Edmonton n'est pas pleinement concurrentiel en tant que centre de services aériens. Généralement considéré comme un centre de service de 2e ordre dans l'Ouest du Canada.	- Difficulté à attirer ou à garder les industries d'exploitation nationale ou internationale; sape la possibilité d'attirer des industries de haute technologie. Les lignes aériennes ne considèrent pas Edmonton comme un marché touristique concurrentiel.	- Commission des services aériens en place manque de pouvoir juridictionnel et d'autorité. Recommandation d'une Commission des transports et d'un plan stratégique.	--
		Installations terminal	- Aéroport international (opposé à municipal). Comme ci-dessus, et le fait que les passagers se partagent deux aéroports non agglomérés.	- Comme ci-dessus; image/ impact sur les voyages d'affaires et le tourisme	- 6-8 portes de ligne parc à voitures et hôtel	- Augmentation du tourisme/voyages d'affaires.
	Inadéquat	Service/ liaisons	- Partage des services des voyageurs entre les aéroports international et municipal. Les passagers allant vers le nord doivent changer d'aéroport. PWA, autocars à l'aéroport municipal. Les accords bilatéraux non respectés.	- Nuit à la situation d'Edmonton de centre aérien en ce qui concerne le service du nord (nappe de pétrole du versant N.) Nuit au développement de l'aéroport international. Impact sur le tourisme.	- Corriger la situation des 2 aéroports; plan stratégique. Utiliser les services de navette à l'extérieur du Municipal et l'utiliser pour les envois et les vols privés et de corporation.	- Correction de l'inadéquation tel qu'indiqué

TABLEAU 4.2
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES -- RÉGION ALBERTA_ VILLE EDMONTON

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS OPTION/SOLUTION	SUGGÉRÉS AVANT./COÛTS SUGG.
Aérien (suite)	Inadéquat	Douanes/ Immigration	- Modernisation exigée aux 2 aéroports.	- Image et effet sur le tourisme et les voyages d'affaires	- Moderniser.	- Amélioration de l'image et du service.
	Inadéquat	Tarifs et prix aériens	- Avec la déréglementation aux É.-U., il est moins cher, par exemple, de s'envoler de Seattle vers des points au-delà.	- Perte du revenu voyageurs des lignes aériennes; de plus, mine la compétitivité.	- Étudier le sujet de la déréglementation.	—
		Marchés U.S	- Le transport canadien aérien est structuré d'après des considérations E. et O. Le flux N.S. du trafic et l'importance des marchés U.S. pas suffisamment pris en considération.	- Incommode et onéreux pour touristes/voyageurs/ hommes d'affaires N.S.	- Comme ci-dessus.	- Réalisation du potentiel touristique.
Aérien Fret	Inadéquat	Origines/ destinat./ Douanes/ Courtage	- Vu l'orientation de l'Alberta sur l'industrie pétrolière, des liaisons directes insuffisantes sur Dallas/Houston.	- Fret aérien du Texas passe par Toronto. Impact sur les coûts et le temps passé.	- Liaisons directes à l'aide de matériel capable de prendre des cargaisons.	- Économies de temps et de coûts pour l'industrie.

TABLEAU 4.2
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES — RÉGION ALBERTA VILLE EDMONTON

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS OPTION/SOLUTION	SUGGÉRÉS AVANT./COÛTS SUGG.
Routier						
Infrastructure routière	Inadéquat	En particu. l'autoroute Yellowhead	- Edmonton non reconnu comme faisant partie du principal courant E. W. des services routiers interprovinciaux.	- Par conséquent non considéré comme emplacement de choix par de nombreuses compagnies de distribution. Également non considéré concurrentiel dans le secteur des voyageurs routiers du tourisme.	- Programme du gouvernement provincial de 10 ans pour jumeler l'autoroute Yellowhead.	—
			- Gouvernement fédéral considère l'autoroute Yellowhead route interprovinciale secondaire. Ne bénéficie pas de l'aide financière offerte à la transcanadienne.	- Comme ci-dessus. Image négative due au nombre croissant d'accidents mortels de la route dans la section Edmonton-Jasper. Route touristique non concurrentielle.	-Comme ci-dessus, mais attention aux exigences d'Edmonton-Jasper inadéquate.	—
	Inadéquat	En général	- Promotion inadéquate d'Edmonton dans l'Est du Canada comme centre primaire de transports routiers et de distribution pour l'Ouest du Canada.	- Comme ci-dessus.	- Exige des efforts combinés des gouv. prov/munic/féd.	—

TABLEAU 4.2
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES — RÉGION ALBERTA VILLE EDMONTON

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
ROUTIER Camion	Adéquat	—	- Bien que généralement perçu comme adéquat, mention des problèmes suivants: -Exigences des envois saisonniers, cycliques (potasse) entraînant une carence en matériel. -Accès/facilité d'obtenir des permis, résultant en un grand nombre d'exploitants et des faillites fréquentes. Également difficultés à obtenir des permis intra-provinciaux. Difficulté pour les petits exploitants de rester viables dans un environnement peut-être sur-concurrentiel.	- Effet composé de courir le risque de situations de monopoles.	- Non indiquées, mais exigences suggérées pour un certain niveau de contrôle d'amélioration de l'administration.	- Amélioration de la stabilité de l'entreprise du camionnage.
	Inadéquat	Normes de pesage inter-provin-ciales	- Normes de pesage interprovinciales non uniformes. (PTAC)	- Difficulté à déplacer le fret PTAC interprovincialement dans une province pouvant ne pas être acceptables dans l'autre. Ne peut optimiser les cargaisons.	- Uniformité des normes. CCT en train de les revoir Sol. n'exige pas d'aller plus loin (impact sur les routes).	—
	Domaine à problèmes	Marchand. dangereuses -	- Tandis qu'on s'est davant. intéressé au transport aérien et ferroviaire, le camionnage (provincial) à la phase embryonnaire.	- Implicat./coûts d'exploitation pour l'ind. si le pouvoir législ. ne tient pas suffisamment compte des besoins.	- Rapport/consultation entre indust. (usagers) et l'administration appropriée.	- Élimine le problème potentiel

TABLEAU 4.2
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES -- RÉGION ALBERTA VILLE EDMONTON

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Autocar	Adéquat	En général	- Commentaires minimum, sauf sur l'effet du prix de l'essence sur les exploitations c. les exploitants U.S., et la préoccupation non spécifiée du potentiel de déréglementation.	- Tourisme	—	--
Automobile	Adéquat	Général	- Mêmes considérations du type: système routier (autoroute Yellowhead) et accidents mortels/sécurité. Également préoccupation sur le prix de l'essence et l'impact sur le tourisme.	- Tourisme	—	--
Ferroviaire Fret	Adéquat en général	En général	- Produits de basse valeur dont le prix de transport représente un pourcentage relativement élevé du prix/ coût total. Importance générale de maintenir la compétitivité dans une région où la plupart des produits sont transportés par train.	--	--	--

TABLEAU 4.2
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES -- RÉGION ALBERTA VILLE EDMONTON

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Ferroviaire (suite)	—	-exigences saisonnières	- Malgré une adéquation générale, mention faite des problèmes suivants: -nature saisonnière/cyclique de certaines expéditions - (potasse, ammoniac anhydre) peut entraîner une insuf. en matériel,	—	—	—
		-Raccordement	-Raccordement; limitation de 4 milles souvent un problème. Peut pas toujours obtenir la route désirée,	—	- En cours de révision.	
		-Nid-de-Corbeau	-Tarifs du Nid-de-Corbeau; une situation qui dépasse le cadre régional. Espoir qu'une révision rectifiera les problèmes (âge du matériel roulant) et permettra au réseau de répondre aux futures demandes de capacité au moyen d'investissements.	- Impact sur les demandes en capacité prévues.	—	—
			- Législation sur les marchandises dangereuses: trop restrictive et incompatible avec la législation et les exploitants U.S.	- Pourrait se concrétiser sous forme de problème. Également, il est difficile pour le matériel courant ou même nouveau de se conformer à certaines réglementations	- Exige une étude par toutes les parties concernées.	- Éviter les problèmes potentiels/perturbation des expéditions U.S.

TABLEAU 4.2
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES -- RÉGION ALBERTA VILLE EDMONTON

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Ferroviaire (suite)	Inadéquat	Tarifs	- Structure E.-O. défavorise Edmonton. Tarifs, Est du Canada vers Vancouver, inférieurs pour le même envoi vers Edmonton. Les tarifs OCP permettent à Winnipeg d'expédier à meilleur prix vers Vancouver que vers Edmonton et Calgary.	- Coûts plus élevés des marchandises reçues; se font sentir au niveau du consommateur.	--	--
		Déréglementation U.S.	- Déréglementation et tarifs non publiés confèrent aux expéditeurs U.S. un plus dynamisme; en particulier pour les expéditions du N.-O. du pacifique vers E.	- Les expéditeurs canadiens sont défavorisés dans la concurrence des produits /envois. Doivent amortir les différences.	- CP vers le sud de Calgary a baissé ses tarifs mais non le CN au nord de l'Alberta et C.-B. Exige une révision.	- Compétitivité des industries de l'Alberta sur les marchés U.S.
Ferroviaire Voyageurs	Très inadéquat	Fréquence du service Itinéraire Fiabilité	- Dans l'ensemble, les services VIA Rail ne sont pas bien considérés. L'annulation du service transcontinental passant par Edmonton leur donne lieu de croire qu'ils sont considérés comme des citoyens de deuxième ordre.	- Impact majeur sur le tourisme. Considèrent les terminaisons de services effectuées sans consultation. "Perdu la face" sur les marchés de la bordure pacifique.	- Nécessité d'une amélioration générale des services et de l'infrastructure; avis que les nouvelles locomotives et les voitures voyageurs deux niveaux rapporteront dans 3-3 ans ½.	- Plus grande réalisation du potentiel touristique.

TABLEAU 4.2
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES — RÉGION ALBERTA — VILLE EDMONTON

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Ferroviaire (suite)			- Annulation du service Vancouver/Jasper/Edmonton.	- Impact sur le tourisme, en particulier le marché japonais. Impact supplémentaire avec l'afflux des touristes lors de l'Expo 86 de Vancouver.	- Réinstallation	—
			- Pas d'accès ferroviaire voyageurs du centre-ville d'Edmonton à Calgary.	- Nuit à toute liaison ferroviaire efficace entre les deux villes.	—	—
			- Horaires du service de Winnipeg à Edmonton.	- Exige des escales d'une nuit à Saskatoon; décourage les voyageurs.	- Grâce à la réinstallation des services par Transports Canada (Annonce Axworthy, déc. 1983).	—
Maritime		Northern Transport. Company Limited	- Service NTCL sur le syst. MacKenzie non mentionné.	—	—	
Autres						
Port de conteneurs	—	—	- Proposition en cours d'un port de conteneurs dans la région d'Edmonton.	—	—	- Rehausse la situation d'Edmonton comme principal centre de distribution du Centre du Canada.

TABLEAU 4.3
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES -- RÉGION SASKATCHEWAN VILLE SASKATOON

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS OPTION/SOLUTION	SUGGÉRÉS AVANT./COÛTS SUGG.
Aérien Voyageurs	Inadéquat	Services/ Horaires	- Avis qu'il existe un marché captif des vols de grande distance (Air Canada seulement) et les horaires sont déterminés par les principaux centres (Vancouver, Toronto, Montréal). Obligation de "lutter pour que les lignes aériennes sachent que nous existons".	- Nombre réduit de vols directs; heures d'arrivée /départ non pratiques. Durée supplémentaire de déplacement; Vancouver pouvait se faire en 1 jour. Maintenant 2 jours avec escale (et coûts). Impact sur le tourisme.	- Exige davantage de services de la part des lignes régionales. Matériel plus petit et moins coûteux, permet fréquence et liaisons accrues dans les principaux aéroports et vols au-delà.	- Avantage surtout le tourisme.
	Inadéquat	Tarifs	- Comparaison des tarifs d'affaires avec autres tarifs disponibles. Également, les tarifs de Saskatoon plus élevés c. ceux d'autres points de distances comparables en raison de l'absence de vols directs.	L'homme d'affaires est pénalisé.	- Les espérances du consommateur en ce qui concerne le matériel doivent changer (voir ci-dessus)	—
	Inadéquat	Accès aux marchés	- Entrée des petits transporteurs aériens bloquée.	- Concurrence et service réduits, et plus hauts tarifs.	- Comme ci-dessus	—

TABLEAU 4.3
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES -- RÉGION SASKATCHEWAN VILLE SASKATOON

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Aérien (suite)	Domaine à problème	Service parallèle	- Lorsqu'une ligne aérienne change d'horaires, l'autre l'imite.	- Tactiques compétitives n'aidant pas la communauté.	—	—
	Inadéquat	Douanes	- Ouvert pendant les heures courantes de jour seulement; sinon "sur demande".	- Peu de vols internationaux (lignes frontières au départ et à l'arrivée des É.-U.) par conséquent pas de problèmes sérieux en ce qui concerne les voyageurs.	—	—
Aérien Fret	Inadéquat	Services & douanes	- Absence de transport aérien des cargaisons intérieur ou international. Transport par camion de Winnipeg. Petit fret aérien (colis, etc.) - non dédouanés à l'aéroport.	- Ne peut prendre ses livraisons à l'aéroport. Doivent être dédouanées au centre-ville; non pratique, retards, etc.	- Tentatives vaines pour intéresser Revenus et Impôts d'ouvrir un bureau de douane à l'aéroport.	—

TABLEAU 4.3
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES — RÉGION SASKATCHEWAN VILLE SASKATOON

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
ROUTIER Système routier	Inadéquat	Autoroute Yellowhead	- Autoroute exige d'être modernisée. Cependant, juridiction provinciale non fédérale.	- En général, la modernisation faciliterait le transport des marchandises par les routes du nord (durée du transit). Également, impact sur le tourisme.	- Organisation Yellowhead exerce des pressions sur le gouvernement fédéral. Exige un financement supplémentaire.	—
Camion	Adéquat	En général	- Concurrence bonne. Cependant, mentions suivantes: - Moins cher d'utiliser un camion consacré à destination de Winnipeg et Calgary, - Matériel adéquat, mais parfois le matériel n'est pas disponible quand on en a besoin, - Normes interprovinciales PTAC non uniformes, et peuvent créer des problèmes, - Services aux communautés plus petites parfois gênés par les restrictions routières (PTAC).	—	—	—

TABLEAU 4.3
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES — RÉGION SASKATCHEWAN VILLE SASKATOON

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Autocar & Automobile	Adéquat	—	—	—	—	—
FERROVIAIRE Voyageurs	Très inadéquat	En général	- Horaires, fiabilité, matériel, propreté. Impression générale de mauvais serv. "Vous donne l'impression qu'ils (VIA) ne veulent pas de services voyageurs."	- Image négative présentée aux touristes, et également aux voyageurs d'affaires locaux (Prairies)	- "Si nous exploitons une entreprise ferroviaire, autant le faire comme il faut."	—
Fret	Adéquat	En général	- Ré. commentaires généraux coût des produits agricoles et miniers représente un pourcentage important de la valeur totale. Marchés souvent éloignés, et coûts de transport (compétitivité) deviennent un instrument majeur de la commercialisation.	—	- Besoin continu d'étudier des systèmes de transport moins onéreux. Ex. donné des expéditions de potasse à la frontière U.S. par 20 000 camions PTAC. "Un train" aux roues chancelantes.	—

TABLEAU 4.3
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES -- RÉGION SASKATCHEWAN VILLE SASKATOON

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS OPTION/SOLUTION	SUGGÉRÉS AVANT./COÛTS SUGG.
FERROVIAIRE						
Fret (suite)	Inadéquat	Tarifs/ Prix	- Pratiquement aucune concurrence entre les chemins de fer. Les tarifs doivent être publiés et le sentiment que les chemins de fer canadiens ne sont pas incités à offrir des tarifs concurrentiels.	- Manque de concurrence, en particulier dans les relations avec les transporteurs U.S. déréglementés. Les firmes U.S. concurrentes savent que nous devons payer — et non le contraire.	- Unanimité pour augmenter la concurrence mais pas sur l'industrie. Obj: réglementation c. déréglementation.	—
		Subventions	- Subventions maritimes LTTMPM/- LSTMRA et les effets sur les fournisseurs de potasse concurrents (Sask. c. N.-B.)	La Saskatchewan ne peut être compétitive sur le marché de Montréal.	- Pas un gros marché mais néanmoins important, montrant comment l'aide à une région peut nuire à une autre.	—
	Adéquat	Tarif du Nid-de-Corbeau	- Espoir que les révisions corrigeront la situation historique lorsqu'il était moins cher (et meilleur) d'expédier l'huile de graine de colza et de tournesol plutôt que les huiles traitées.	- Production pétrolière s'est faite à l'Est.	- Avec révision, espoir de plus de traitement dans la Saskatchewan.	- Développement/ subsaine pour les industries appropriées.

TABLEAU 4.3
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES -- RÉGION SASKATCHEWAN VILLE SASKATOON

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
FERROVIAIRE (suite)	Inadéquat	Changement des voies	- De temps en temps un problème pour les entreprises en place et lorsqu'il s'agit d'attirer de nouvelles industries.	- Onéreux pour les entreprises en place, sans attrait pour les nouvelles industries.	- CCT en train de revoir ce problème.	—

TABLEAU 4.4
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES — RÉGION MANITOBA VILLE WINNIPEG

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Aérien Fret	Adéquat	En général	Service aériens de cargaisons offert et probablement adéquat. Cependant, non perçu comme étant beaucoup utilisé. Pour ceux qui désirent la rapidité et prêts à y mettre le prix (marchandises de haute valeur et inventaires réduits).	—	—	—
Voyageurs	Inadéquat	Service/ Fréquence/ Tarifs	Croyance que la nomination par le transporteur national (Air Canada - CP a arrêté son service) inacceptable.	La prédominance crée le manque de concurrence, les prix de transport élevés et des départs et arrivées peu fréquents. Impact sur le tourisme et le voyage d'affaires.	Déréglementer et permettre l'accès de plus de transport. Cependant, reconnaît également que les services essentiels doivent être protégés	Un plus grand contexte concurrentiel et des avantages au consommateur tel qu'indiqué.
	Inadéquat	Liaisons U.S.	Liaisons au sud de la frontière limitées	Entrave les voyages d'affaires, et le développement potentiel des mines, du tourisme, des affaires de congrès, etc.	Comme ci-dessus, déréglementation.	Avantage surtout le tourisme.
	Très adéquat	Aggrandis-sement du terminal	Actuellement en cours (planification) jugée nécessaire et une bonne chose.	—	—	Meilleur service d'ensemble.
Routier Camion	Inadéquat	Permis/ Licences intra-provinciaux	Une fois éclairci, le raisonnement pour la réglementation et les permis de franchise acceptés, compte tenu qu'ils soient administrés correctement.	Les permis souvent inutilisés et le service/ matériel pas toujours disponibles. À l'encontre de l'idée d'étendre l'ind. aux petits centres.	Meilleure administration; retirer les permis inutisés pour faire place aux nouveaux, selon les besoins.	Meilleur service, meilleure concurrence générale, développement, etc.

TABLEAU 4.4
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES -- RÉGION MANITOBA VILLE WINNIPEG

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Camion (suite)	Problème	Tarifs	L'industrie du camion au Man. comparée à l'Alberta déréglementée aux plus bas tarifs.	--	Cepend., pensent que la concur. des prix s'améliorerait d'elle même avec une meil. adminis. des permis. (comme précédemment)	--
	Inadéquat	Normes de pesage interprovinciales	Des normes de poids non unif. (ou plus exact. des charges à l'essieu) compliquent les déplacements interprovinciaux par camion. Pensent que le gouv. féd. n'a pas su profiter de l'autorité dont il dispose en vertu de la loi sur les T.N. (expl. seulement le dimanche).	Ne peut optimiser les chargements dans les provinces aux normes plus élevées.	Uniformiser; certains pensent qu'il faut aller jusqu'au max. possible, mais reste la question de savoir qui paiera pour la modernisation des routes.	Évite les problèmes actuels.
Camion	Adéquat	# Entreprises en exploitation/concurrence	Malgré ce qui précède, pense qu'il existe un nbre suffis. d'entreprises -- 6 C° import. de camionnage au siège social à Winnipeg	--	--	--
	Très adéquat	Wagon rail-route	Chemin de fer/ camion intermodal via wagons rail-route considéré offrir un potentiel et une occasion de croissance.	--	--	--
	Problème	Prix D'essence	Dif. entre Canada et É.-U. et effet sur coûts d'exploit. Alberta n'a pas de taxe provinciale sur l'essence.	Inter-État 90 et US 2 vont devenir la route E-O "Trans Canada".	--	--

TABLEAU 4.4
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES — RÉGION MANITOBA VILLE WINNIPEG

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Routier						
Autocar et Automobile	Inadéquat	Prix du carburant	Domaine spécifique de préoccupation est la différence entre prix d'essence aux É.-U et Canada.	Ont déjà constaté une baisse du marché touristique par autocar (par conséquent, impact sur le voyage touristique de traversée). Nombre accru de conducteurs canadiens entrant aux points frontières du Manitoba c. route transcanadienne.	Cependant, les chances que le Manitoba abandonne la taxe sont nulles.	—
	Inadéquat	Infrastructure	Doivent apprendre à offrir de meilleurs services aux touristes (autobus et conducteurs) voyages (restaurants, hôtels, motels, etc.— qualité à bon prix).	Jugé inadéquat à présent et n'attirant par conséquent pas le commerce désiré.	Tel qu'indiqué. Exige une approche plus positive et dynamique.	Augmentation des revenus touristiques
Ferroviaire Fret	Inadéquat	Tarifs/ concurrence	2 transporteurs seulement et exemptés de la Loi de l'investigation sur les combines. Les tarifs sont également publiés.	La préoccupation n'est pas seulement le manque de concurrence (et de tarifs concurrentiels) mais également que les expéditeurs en sont venus à accepter la situation (sans la mettre en question).	Préférence pour un niveau de déréglementation. De même, les expéditeurs plus petits doivent apprendre à joindre leurs forces pour traiter avec les plus grandes compagnies.	—

TABLEAU 4.4
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES — RÉGION MANITOBA VILLE WINNIPEG

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Ferroviaire						
	Inadéquat	Capacité	Mélange de considérations, comme l'abandon et la destruction des lignes secondaires (sans les remplacer), des anciens wagons couverts, etc. Mention particulière du problème de capacité de Churchill (blé) en raison du retirement des wagons couverts empêchant la ligne de prendre des wagons-trémie.	Effet (peut-être plus important que les coûts) d'offrir incitation à l'expansion du camionnage.	—	—
	Inadéquat	Raccordement des voies	Limite de 4 milles tel que mentionné.	Coûteux et mal commode.	La CCT actuellement à l'étude. Cependant sceptiques que des chang. ou amélior. aient lieu. ("ont étudié la sit. dans le passé et l'étudieront encore")	—
	—	Économie en carburant	Déclaration que les chemins de fer, économiques en carburant, détrôneront peut-être les camions sur les grands parcours.	—	—	—
	Adéquat	Wagon-rail	Comme ci-dessus; possibilité de croissance.	—	—	—
Voyageurs	Inadéquat	En général	Bien que le service Winnipeg Edmonton réinstallé question sur la viabilité de	Perçu comme fortement subventionné aux frais du contribuable "	—	—

TABLEAU 4.4
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES — RÉGION MANITOBA VILLE WINNIPEG

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS OPTION/SOLUTION	SUGGÉRÉS AVANT./COÛTS SUGG.
Maritime	—	En général	Avant la voie maritime du Saint-Laurent, les grosses cargaisons de marchandises générales avaient coutume de passer par Churchill à destination de l'Ouest du Canada. Maintenant, seulement les vaisseaux charter d'exportation (blé) ne transportent pas de cargaisons générales.	—	—	—

TABLEAU 4.5
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES — RÉGION NORD DE L'ONTARIO VILLE THUNDER BAY

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS OPTION/SOLUTION	SUGGÉRÉS AVANT./COÛTS SUGG.
Aérien Fret	Sans commentaire	—	Sans commentaire. Expédition des colis par bus express jugée bonne (petits articles) Exige relativement peu de transport aérien de cargaison les demandes et services satisfaites par camion (vitesse de livraison).	—		—
Voyageurs	Inadéquat	Tarifs/ Horaires Liaisons	Insatisfaction générale avec les prix (plus petites distances vers des points de l'Est du Canada que certains points vers l'Ouest et tarifs proportionnellement plus élevés) horaires gênants et mauvaises liaisons. Nordair promu comme remède, mais n'a pas profité à la communauté (en grande partie à cause d'horaires parallèles).	Impact sur les voyages d'affaires (et non attirant aux nouvelles industries —renforce le syndrome d'isolement). Sentiment d'avoir été escroqué et non traité comme faisant partie de l'Ontario.	Déréglementation. Ne savent pas si cela marchera car aucune expérience au Canada. Cependant, serait mieux que rien. Également, les lignes aériennes régionales plus petites avec leur matériel plus petit conviendraient mieux. Pas de plus "gros" vols ou plus fréquents, mais des vols plus petits, avec de meilleurs horaires à moindres coûts.	Tel qu'indiqué
	Adéquat	Installations/ terminal	Capacité actuellement soumise à forte pression, mais des mesures sont en train d'être prises pour moderniser	—		

TABLEAU 4.5
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES — RÉGION NORD DE L'ONTARIO VILLE THUNDER BAY

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Routier						
Infrastructure	Très inadéquate	Autoroutes	Demande accrue de capacité sur les réseaux routiers régionaux en place en raison de la croissance du camionnage (à la fois, augmentation des produits forestiers, comme le papier journal — et maintenant augmentation des envois de céréales spéciales en raison de la révision des tarifs du Nid-de-Corbeau). Mauvaise condition des routes Sentiment que les gouvernements provinciaux ne reconnaissent pas le problème en dépits d'efforts répétés.	Débit du port prévu augmenter, mais la capacité du transport "sur pneu" ne pourra suivre. Concurrence accrue des camions avec les automobiles et autocars. On a rapporté l'augmentation des accidents, problème de la sécurité. Également que la durée du transit et par conséquent des tarifs vont augmenter. Deux sujets de préoccupation; Transcanadienne à la frontière du Manitoba, et Thunder Bay sud de Duluth.	Obliger les gouv. à reconnaître le problème avant qu'il ne soit trop tard.	Permet au port de réaliser son potentiel. (c.-à-d., éliminer les étranglements) Augmente le marché touristique.
		Installations	Installations de support, escales, etc... absentes.	Composantes dépassent la situation. Image négative et impact sur le tourisme	Comme ci-dessus	
	Inadéquat	Douanes	Opinion que la traversée de la frontière à la rivière Pidgeon pourrait être aménagée en port principal d'entrée avec entrepôt, etc. offrant des possibilités d'emplois.	—	—	—
	Occasion					

TABLEAU 4.5
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES — RÉGION NORD DE L'ONTARIO VILLE THUNDER BAY

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Routier Camion	Inadéquat	Compétition /Permis/ Matériel	Satisfaits dans l'ensemble mais préoccupés du fait que certains permis/licences sont inutilisés. Entraîne insuffisance de matériel. Égal. volume déséquilibré (plus de sorties que d'entrées) et exploitants désintéressés à investir. Croyance que les gros exploitants bloquent les demandes. En général, réglementation trop restrictive comparé aux É.-U. et tarifs.	Concurrence, service et tarifs pas aussi bons que le nombre de permis émis semble l'indiquer. De nouveau, la province ne reconnaît pas le problème. Infrastructure/route considérées ci-dessus.	Moins une question de déréglementation que de meilleure administration du système en place. Semblable à ce qu'on a vu sur Winnipeg.	Services et concurrence améliorés.
	Inadéquat	Normes de pesages interprovinciales	Manque d'uniformité.	Complexité et perte de productivité.	CCT actuellement à l'étude. Préfère uniformité à maximisation.	—
Autocar & Automobile	Inadéquat	Infrastructure routière et installat.	Tel que vu ci-dessus. Région possède des atouts importants à développer mais la situation actuelle empêche le développement potentiel	Impact sur le tourisme (créé une mauvaise impression) et la sécurité.	Comme ci-dessus	—
Ferroviaire Fret	Inadéquat	Capacité	Inadéquation centrée sur la capacité du système entre différents quais.	Un problème (incapacité de marcher au rythme du port) qui va s'aggraver. Avec le camionnage, constitue un goulot d'étranglement. Obj: circulation des produits forestiers, céréales	Le groupe de travail sur les problèmes ferroviaires formé l'an dernier a présenté un prog. à long terme.	—

TABLEAU 4.5
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES — RÉGION NORD DE L'ONTARIO VILLE THUNDER BAY

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS OPTION/SOLUTION	SUGGÉRÉS AVANT./COÛTS SUGG.
Ferroviaire Voyageurs	Très inadéquat	En général	Service/horaires et âge du matériel.	-Principalement, impact sur le tourisme.	Opinions partagées, sur la terminaison de VIA et l'acquisition de nouveau matériel grande vitesse, nouvelles voies, etc.	—
Maritime	Très adéquat	Port de Thunder Bay	Les usagers pensent que ce service est bien planifié et exploité. Moins d'entreposage maintenant, mais manutention entre différents quais. (et volumes accrus). Droits et prix portuaires moins élevés que les ports U.S. vers le sud; pas de problèmes de main-d'oeuvre connus partout ailleurs au Canada. Avis qu'en raison du prix du carburant le mode maritime attire de plus en plus. Mention isolée du potentiel d'exploitation de croisière et par conséq. potentiel touristique	—	—	—

TABLEAU 4.6
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES -- RÉGION S.-O. DE L'ONTARIO VILLE LONDON

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS OPTION/SOLUTION	SUGGÉRÉS AVANT./COÛTS SUGG.
Aérien Fret	Inadéquat	En général	Pensent avoir un volume en cargaisons aériennes suffisant pour justifier l'amélioration du service (fréquence des vols, destinations, taille du matériel). Requêtes pour un meilleur service qualifiées "un dialogue de sourds".	Vitesse de transit import. aux indust. désirant maint. niveau minimum inventaire. (par ex: pièces auto et fournisseurs). Dans le cas des marchandises expédiées à Toronto, problèmes de liaison entre transp., manu tentions multiples et risque de perte, déplacem. livraisons en retard.	Usage de London pour cargaisons aériennes A/P pour l'excédent de l'A/P inter. de Toronto. Routes plus directes vers Buffalo Detroit et Chicago. Réglementation "réglementée" faciliterait l'accès à plus de transporteurs	Avantagerait l'industrie (frais d'inventaire) et attirerait davantage de nouvelles industries.
Voyageurs	Inadéquat	En général	Comme ci-dessus. Une étude récente indique 300 000 voyageurs aller par an, mais potentiel de 550 000 et 700 000 en 1-2 ans	Préjudiciable au voyageur d'affaires qui peut prendre un mode alternatif à dest. de Toronto (rail, bus, auto) ou devant prendre des corresp. au-delà, et non un vol direct. Vu que la maj. des voyages d'aff. se font à partir de London plutôt qu'à dest. cela crée une image négative à l'étranger.	Cadre réglementaire ou modération.	—
			2/3 des déplacements sont des voyages d'affaires avec % à dest. de London supérieur au % au départ de London. Le total du marché aérien (potentiel) est 65% intérieur, 25% U.S. et 10% destinations int. Les installations trop petites. Vols directs limités pour le trafic touristique extérieur. 300 voyageurs/jour prennent le bus vers aérop. de London.		Comme ci-dessus Amélioration des installations/capac. Diversion du trafic de Toronto sur London	Avantages au voyageur d'affaires, et image positive attirant les étrangers.

TABLEAU 4.6
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES -- RÉGION N.-O. DE L'ONTARIO VILLE LONDON

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS OPTION/SOLUTION	SUGGÉRÉS AVANT./COÛTS SUGG.
Voyageurs (suite)	Inadéquat	En général	(suite page précédente)			
			Air Ont. ne pourrait faire face à ce volume supplément. Vol aller/retour London/ Toronto, 120$ environ; bus et chemin de fer beaucoup moins élevés.			Épargne sur le capital de 18 millions de $ pour Toronto contre 2,3 millions pour moderniser London, pour une épargne unique de 15,5 millions. Augmentation de la valeur nette actuelle des coûts d'exploitation de 4,1 millions sur plus de 20 ans.
Expédition du fret		En général	Expéditeurs ne considèrent pas London un marché attirant. Coûteux et peu ou pas de tarifs publiés.	Sans commentaire	—	

TABLEAU 4.7
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES -- RÉGION SUD DE L'ONTARIO VILLE TORONTO

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS OPTION/SOLUTION	SUGGÉRÉS AVANT./COÛTS SUGG.
Aérien						
Fret	Sans commentaire	—	Se reporter aux notes ci-dessous sur l'accès aux marchés U.S. pour les touristes. Critiques portant sur: fret aérien, avec la supposition que toute amélioration de l'accès favoriserait la compétitivité de l'industrie canadienne. également, mention générale du trafic aérien de plus en plus utilisé comme alternative au maintien de hauts niveaux d'inventaire.	—	—	—
Voyageurs	Adéquat	En général				
	Inadéquat	Prix et réglementation	Dans le cadre du marché intérieur et du tranport routier de petite distance (Service Toronto, Ottawa, Montréal) le prix est la considération principale. Les exemples des changements de tarifs de Nordair de 20$ et entraînant un changement dans le volume des voyageurs (20%) qui reprennent Air Canada à la fin de la réduction des tarifs. On pense que nos tarifs sont exagérés par rapport à ceux des transporteurs U.S.	Simple question des prix du consommateur qui désirerait naturellement bénéficier de tarifs réduits.	Déréglementation des prix. Question actuellement étudiée aux audiences de la CCT. Reconnaissance que certains services essentiel (N. Ont.) doivent être protégés si le potentiel touristique doit être réalisé.	Économies aux consommateurs/ voyageur

TABLEAU 4.7
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES — RÉGION SUD DE L'ONTARIO VILLE TORONTO

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS OPTION/SOLUTION	SUGGÉRÉS AVANT./COÛTS SUGG.
Aérien (suite)	—	—	Perception que les tarifs U.S. sont plus bas, plus abordables et, par conséquent, plus accessibles à plus de gens. ("perception" vérifiée pour les principaux tarifs faisant l'objet d'une grande publicité, mais pas nécessairement sur tous les itinéraires U.S.	Scénario du voyageur canadien conduisant vers les É.U. (par ex: Buffalo) et prenant un transporteur U.S. Perte de revenus des compagnies aériennes canadiennes. Avec la croissance anticipée du tourisme et en particulier des touristes canadiens en route pour le sud-est et le sud-ouest des É.-U., les pertes vont augmenter. Également, le Canada a perdu sa participation au marché touristique	Comme précédemment, déréglementation des prix.	Converse des coûts.
	Inadéquat	Accès aux marchés U.S	Comme ci-dessus, importance des voyages aux É.U. par les touristes canadiens.	Comme ci-dessus, perte de revenus pour les lignes aériennes canadiennes.	Exige un meilleur accès aux marchés U.S. par les transporteurs canadiens (accords bilatéraux) avec une tarification compétitive.	—
	Inadéquat	Douanes	Premier contact du voyageur étranger/touriste avec le Canada. Pour cette raison, en partie un emploi de relations publiques. Bien	Image offerte et impact sur le tourisme.	Modernisation comme noté.	—

TABLEAU 4.7
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES — RÉGION SUD DE L'ONTARIO VILLE TORONTO

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Aérien (suite)			Bien que des améliorations aient été faites il reste encore beaucoup à faire.	—	—	—
	Sans réponse	ADAC Toronto/ Montréal	Préoccupation soulevée par Air Canada remportera l'attention de la CCT plutôt que celle de l'usager. Également question d'un double service de centre-ville à centre-ville (VIA c. ADAC) et dans quelle mesure devrons nous financer les deux systèmes.			
Routier Infrastructure	Problème potentiel	En général	Opinion que le réseau routier principal risque de se détériorer au delà de la possibilité de réparation. Actuellement, pas sérieux mais le sera dans 10-15 ans. Subventions non accordées par le gouvernement fédéral.	À part l'importance de l'usage des routes aux résidents et indutries de la région, elles ne se situent qu'en deuxième position après le mode aérien pour les touristes. Accès au nord de l'Ontario et aux grands espaces. Le marché touristique va se développer.	Financement et entretien adéquats.	Favorise la réalisation du potentiel touristique.

TABLEAU 4.7
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES — RÉGION SUD DE L'ONTARIO VILLE TORONTO

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS OPTION/SOLUTION	SUGGÉRÉS AVANT./COÛTS SUGG.
Routier						
Camion	Adéquat	En général				
	Inadéquat		Dans un environnement de prix assez compétitifs (camion c. camion et camion c. chemin de fer) le service devient plus important que les tarifs. Cependant, ce problème souligne les problèmes avec les permis; trop complexes et trop restrictifs (par ex: d'un point à un autre). Relativement facile d'accès mais plus difficile de rester viable et rentable.	Restrictions aux transporteurs entraînent les limitations de l'expéditeur	Déréglementation "réglementée" avec une régionalisation possible des permis plutôt que d'un point à un autre et autres barrières.	Amélioration du service à l'expéditeur, ce qui aiderait la rationalisation des déséquilibres actuels de l'aller c. le retour (tempérant par conséquent l'augmentation des tarifs).
	Inadéquat	Normes de pesage interprovinciales	Mêmes commentaires que pour les autres régions.	—	Espoir que cela sera enfin résolu.	—
Autocar & automobile	Adéquat	En général	Service/horaires autocar bons mais la gare des autobus de Toronto est "une honte". Le transport automobile en tant que mode particulier est affecté par l'adéquation de l'infrastructure routière (voir commentaires ci-dessus)	Gare active telle quelle, mais modernisée ou reconstruite ailleurs, pourrait l'être encore plus.	Moderniser ou réimplanter.	Tourisme accru.

TABLEAU 4.7
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES — RÉGION SUD DE L'ONTARIO VILLE TORONTO

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS OPTION/SOLUTION	SUGGÉRÉS AVANT./COÛTS SUGG.
Ferroviaire	Adéquat	En général	Cependant, on doit tenir compte du fait que nos tarifs ferroviaires bien que modérés par rapport aux tarifs européens, ne le sont pas par rapport aux tarifs déréglementés des É.-U. 80% de notre négoce se fait avec les É.-U. En outre, nos tarifs sont publiés tandis que ceux des transporteurs U.S. ne le sont pas.	Le producteur U.S. a un avantage concurrentiel dans la pénétration de ces marchés	Si nous devons percer les plus grands marchés U.S., alors nous devons être autant que possible compétitifs. Un certain niveau de déréglementation exigé.	Compétitivité et pénétration.
	Inadéquat	Raccordement de voies	Coût du raccordement de voies peut comprendre une partie importante des coûts totaux ferroviaires sur les transports de petite distance. Les chemins de fer ne veulent pas perdre le fret au profit d'un autre transporteur.	Onéreux pour l'expéditeur.	La CCT examine la question.	—
		Tarifs	Certaines préoccupations non spécifiées, mais la réalisation que l'expéditeur possède l'alternative du camion, et la compétition entre modes maintient les tarifs.	—	—	—
Voyageurs	Inadéquat (VIA)	En général	AMTRAC est bien organisé mais pas VIA. Mention des douanes AMTRAC et VIA ont apparemment considéré la question, mais sans réaction des douanes.	Impact sur le tourisme	—	—

TABLEAU 4.7
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES -- RÉGION SUD DE L'ONTARIO VILLE TORONTO

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Ferroviaire						
Voyageurs (suite)	Adéquat (Trains GO)	En général	Extension du système des trains GO d'Oshawa à Hamilton bien que considérée coûteuse est également reconnue allégeant la pression exercée sur le réseau routier et moins chère qu'une modernisation correspondante du réseau routier. Mention isolée que la gare des trains GO aurait besoin d'être améliorée, en particulier lors d'un usage accru des trains GO.	--	--	--
					Amélioration de la gare des trains GO.	Répondre à la future demande de capacité.
Maritime	--	En général	Le port "n'est plus ce qu'il était", s'est détérioré et fait peine à voir. Débit réduit. Cependant, on se rend compte que la technologie a évolué (par ex: conteneurs et taille des vaisseaux vis-à-vis des restrictions de la voie maritime du St-Laurent). Ceci, les péages de la voie, les coûts d'exploitation des vaisseaux et les coûts comparés des chemins de fer se sont combinés pour rendre Halifax, Saint John et Montréal plus économiques.	Sans réponse	--	--

TABLEAU 4.7
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES — RÉGION SUD DE L'ONTARIO VILLE TORONTO

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Maritime	Inadéquat	Lignes des conférences	La loi dérogatoire relative aux conférences maritimes permet un établissement collectif des tarifs. Si les compagnies Sofati et Cast entrent dans le cadre des conférences alors les expéditeurs canadiens seront les seuls avec les lignes russes et polonaises à n'en pas faire partie.	"Captivité" de l'expéditeur et entraînant des tarifs de liner (non compétitifs)	Aucune offerte, sauf la nécessité pour le gouvernement fédéral d'évaluer la situation.	—
	Problème potentiel	Marine battant pavillon canadien	Ne la désirent pas. Il deviendrait impossible d'avoir des prix concurrentiels avec les autres pavillons moins coûteux (main-d'oeuvre bon marché, ou subventionnement par les Russes ou Polonais).	L'expéditeur et le contribuable en feraient les frais en vertu de la législation défensive.		—
Autre Marchandises dangereuses	—	En général	Acceptent l'intention de la législation mais pensent qu'elle peut être trop restrictive lorsqu'on l'applique à la lettre. Également, préoccupation sur l'incompatibilité avec les réglementations U.S. (annonces différentes).	Impact au niveau local lorsqu'appliquée par la province ou municipalité (camionnage). Va éventuellement créer des problèmes (É.-U.).	Une discussion considérable a eu lieu entre les bureaucrates et les usagers /transporteurs. Nécessité de poursuivre.	—

TABLEAU 4.9
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES — RÉGION QUÉBEC VILLE MONTRÉAL

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Aérien Fret	Très adéquat	—	—	—	—	—
Affaires/ Tourisme	Adéquat	Vols de l'Ouest vers l'Europe	Manque de places à certains moments de l'année.	—	—	—
Routier Camion	Adéquat	Permis pour transports intercorporatifs	Difficile à obtenir.	Transports plus coûteux que nécessaire.	Modérer la réglementation.	Économies pour les gros transporteurs.
Autocar	Adéquat	—	—	—	—	—
Automobile	Inadéquat	Trafic urbain	Très embouteillé.	Retards.	Aucune suggérée.	—

TABLEAU 4.9
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES — RÉGION QUÉBEC — VILLE MONTRÉAL

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Ferroviaire						
Fret	Adéquat	Matériel	Parc de voitures gardé au minimum — ainsi, si la reprise se fait plus vite que prévue des insuffisances en capacité pourraient se produire.	—	—	—
Affaires/ Tourisme	Inadéquat	Tourisme	Manque d'itinéraires nord - sud.	Étouffe le commerce touristique en provenance des É.-U.	Plus de liaisons nord-sud.	Augmentation du tourisme.
Maritime						
Fret	Inadéquat	Tarifs	Concentration/lignes des conférences	Tarifs élevés — augmentation de 20-25% par an.	Aucune suggérée.	—

TABLEAU 4.10
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES — RÉGION QUÉBEC VILLE QUÉBEC

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Aérien	Inadéquat	Fréquence Inter-liaisons Tarifs Matériel Infrastructure	- Réponse des touristes des organisateurs des congrès, hommes d'affaires - Accès de la ville de Québec difficile - Jusqu'à récemment, l'aéroport ne pouvait recevoir les gros avions à réaction. Les services de douanes étaient inadéquats, entraînant des attentes de 3 heures aux derniers voyageurs descendant d'avion.	- Perte des activités de tourisme et congrès. - Exode des affaires vers Montréal et Toronto. - Incapacité de la région à attirer de nouvelles entreprises en raison d'un sentiment d'isolement.	- offrir à Québec un service ADAC. - Que Transports Canada collabore avec le MEIR et la chambre de commerce de Québec pour assurer que la région est adéquatement desservie. - Stratégies de long terme exigées pour l'expansion industrielle.	- Reprise des activités de tourisme et des congrès. - Conditions favorables pour la croissance des secteurs industriel et commercial - Attraction des succursales de bureau. - Attraction des manufacturiers des industries de haute tech. et autres associées aux secteurs primaires, par ex: aluminium, alliages acier/fer, produits électro-chimiques.

TABLEAU 4.10
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES -- RÉGION QUÉBEC VILLE QUÉBEC

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Maritime (fret)	Inadéquat	Tarifs Capacité Statut	- LTTMPM ne tient pas compte du millage dans son établissement des tarifs rendant le Port de Québec non concurrentiel en ce qui concerne les conteneurs. - Expansion requise pour répondre à la demande en céréales outremer. - Statut de port d'origine doit être maintenu pour assurer la compétitivité des tarifs avec les autres ports canadiens et américains.	- Perte d'activité due aux envois par conteneurs expédiés par d'autres ports. - Incapacité de la région de tirer profit de sa position stratégique. Par ex: accès 12 mois sur 12 sans brise-glace. - Incapacité de "vendre" la région grâce aux installations portuaires et au bas prix de l'électricité.	- Que la Commission canadienne des transports étudie les disparités dans les tarifs établis LTTMPM - Planification stratégique exigée par le MEIR et autres administrations gouvernementales.	- Trafic accru et accès amélioré - Conditions favorables à l'expansion industrielle
Maritime (Affaires/ Tourisme)	Très faible priorité		- Manque de planification stratégique.			

TABLEAU 4.10
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES -- RÉGION QUÉBEC VILLE QUÉBEC

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Routier (spécifique autos et camions)	Inadéquat	Accessibil. Durée du transit	- Trafic limité en grande partie par l'autoroute transcanadienne.	- Durée du transit accrue, Tarifs du camionnage plus élevés.	- Examiner le potentiel des remorques en tandem.	- Tarifs plus bas
			- Exige un meilleur accès aux É.-U. et à la rive nord du St-Laurent entre Québec et Montréal. Également à la région de l'amiante.	- Impact négatif sur le développement régional en ce qui concerne le tourisme et l'expansion économique et industrielle.	- Terminer la construction de la route automobile de la rive nord.	- Améliorations rendraient la région plus intéressante pour l'expansion économique et industrielle.
					- Considérer la construction de routes principales vers la frontière des É.-U. et la région de l'amiante.	- Ouverture de marchés pour les produits actuellement fabriqués dans une région sensible aux frais de transport.
						- Ouverture de nouveaux marchés aux transporteurs locaux pour augmenter le volume des ventes et baisser les tarifs.

TABLEAU 4.10
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES — RÉGION QUÉBEC VILLE QUÉBEC

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Autocar (voyageurs)	Adéquat	Fréquence Tarifs Durée du transit	- Réponses des hommes d'affaires locaux.	—	- Nouvelles voitures 102 pouces de large pour le confort des voyageurs	- Amélioration de la qualité du service offert aux passagers. - Expansion industrielle/ Activités accrues pour les fabricants locaux de voitures.
Ferroviaire Fret	Adéquat	Tarifs Disponibilité du matériel	- Réponses des usagers régionaux.	—	—	—
Ferroviaire Voyageurs	Inadéquat	- Confort - Durée du transit - Accès au centre-ville de Québec	- Accessibilité de la région aux hommes d'affaires et aux touristes.	- Sentiment d'isolement. - Commerce touristique en déclin - Service non considéré par les hommes d'affaires,	- Considération donnée au corridor septentrional - Modernisation du matériel. Par ex: wagons légers. - Nouvelles installations au centre-ville	- Diminution de la durée du transit - Intérêt renouvelé pour les secteurs du tourisme et des affaires. - Activité industrielle accrue - par ex: Bombardier qui est un fabricant local de wagons légers.

TABLEAU 4.11
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES — RÉGION NOUVEAU-BRUNSWICK VILLE MONCTON

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Aérien Fret	Très inadéquat	Fréquence; Liaisons; Matériel.	Les avions desservant Moncton sont trop petits et trop lents pour le transport du poisson frais; des routes indirectes au centre du Canada et aux É.-U. étouffent la circulation des denrées périssables.	L'industrie du poisson est incapable de concourir efficacement sur le marché du poisson frais.	Déréglementation des lignes aériennes.	Avantages: Une plus grande compétition entraînant de meilleurs services et plus appropriés Coûts: Possibilité d'une réduction du service aux petites communautés.
					Mesures pour encourager une plus grande réponse des lignes aériennes de la région.	Avantages: tels que décrits ci-dessus.
		Tarifs	La Nouvelle-Écosse possède de meilleurs tarifs que le Nouveau-Brunswick.	Les exportateurs du Nouveau-Brunswick subissent un désavantage compétitif.	Meilleur alignement des coûts et tarifs.	Davantage d'exportations
Affaires/ Tourisme	Très inadéquat	Fréquence; Liaisons; vols indirects.	Plaintes générales des entreprises à l'intérieur et à l'extérieur de la région sur l'énorme perte de temps que représente un déplacement de Moncton à d'autres parties de la région (autres prov. maritimes comprises).	Entreprises dissuadées de venir s'installer dans la région. Les entreprises en place quittent la région ou envisagent de le faire.	Mesures pour encourager une plus grande réponse des lignes aériennes de la région.	Avantages: Attraction des entreprises et réduction du flux des activités commerciales vers l'extérieur.

TABLEAU 4.11
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES — RÉGION NOUVEAU-BRUNSWICK VILLE MONCTON

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Aérien (suite)	Très inadéquat	Fréquences; Liaisons pas assez directes	Difficulté à attirer les touristes en raison de liaisons médiocres vers d'autres parties de la région	Tourisme engendrant moins d'avantages économiques pour la région qu'il ne le pourrait.	Mesures visant à provoquer une meilleure réaction des transporteurs régionaux.	Croissance des industries connexes.
Routier Camion	Très inadéquat	Compétition entre les transport. routiers	Tendance à la concentration, au moyen de laquelle des petits transporteurs indépendants sont achetés par quelques grandes entreprises de camionnage et ferroviaires	Perte de rendement pour les industries et entreprises de différentes importance qui dépendent des transporteurs réguliers pour leurs besoins en transport. Détérioration de la préoccupation des transporteurs routiers pour les petits transporteurs en particulier.	Déréglementation du contrôle à l'entrée, dans les entreprises de camionnage. Aussi, encourager l'uniformité des règlements entre (au moins) les provinces atlantiques.	Davantage de transporteurs routiers aidant les industries régionales à compenser leur désavantage géographique inhérent.
		Tarifs	Usage des Bureaux de Tarifs par beaucoup de grands transporteurs.	Tarification commune à tous les transporteurs entraînant des tarifs et des coûts de transport plus élevés que nécessaire.	Déréglementation	Aide l'industrie à compenser son désavantage géographique inhérent.

TABLEAU 4.11
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES — RÉGION NOUVEAU-BRUNSWICK VILLE MONCTON

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Routier						
		Limites de poids sur les routes au printemps	Expéditions en poisson, en bois d'oeuvre, sphaigne, fertiliseurs et autres produits "achetés au printemps" forcées d'être réduites entraînant des pénalités sur le prix du transport.	Les producteurs vendent à l'avance en supposant des cargaisons pleines; doivent alors expédier à 60% du chargement complet et amortir les coûts des déplacements supplémentaires. Peut donner lieu au retard de livraison et l'annulation de la vente.	Réduire les restrictions. Sentiment que les fondations routières souffrent moins de la glace que du millage effectué et que ce dernier est plutôt faible dans les Maritimes.	Coûts de transport extrêmement réduits; meilleures livraisons effectuées à temps entraînant de meilleures ventes.
		Manque de routes à 4 voies	Le manque de routes à 4 voies signifie qu'un matériel de camionnage inefficace est utilisé au N.-B.	Manque de remorques doubles de 45' au N.-B. signifie que le consommateur ne peut expédier au bas prix qu'il pourrait autrement le faire	Reconnaissance que la création des 4 voies très difficile à se justifier économiquement.	Sans réponse
Autobus		Services de wagons réfrigérants	Insuffisance de wagons réfrigérants pour les marchandises exigeant cont. de la tempéra.	Exige que certains expéditeurs achètent leur propre matériel.	Aucune option présentée.	
Fret	Adéquat		Sans réponse	Sans réponse	Sans réponse	Sans réponse
Affaires/ Tourisme	Inadéquat		Manque de services charter aux régions périphériques.	Perte du potentiel en commerce touristique.	Aucune option présentée	Sans réponse

TABLEAU 4.11
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES — RÉGION NOUVEAU-BRUNSWICK VILLE MONCTON

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Routier						
Automobile	Adéquat	—	—	—	—	—
Ferroviaire						
Fret	Très inadéquat	Lignes secondaires	La détérioration a réduit la capacité de poids à la moitié des normes des lignes principales.	Un service et des tarifs "intolérables" pour l'industrie sur les lignes secondaires.	Aucune option offerte	Sans réponse
		Matériel	Les chemins de fer répartissent le matériel pour maximiser les revenus — créant des carences en matériel dans les régions périphériques, en particulier les provinces atlantiques.	Difficulté pour transporter les marchandises en vrac vers les marchés au moyen du matériel plus efficace (et de ce fait moins cher).	Plus grande sensibilité aux besoins du développement industriel dans les chemins de fer publiques.	Transports plus efficaces, moins coûteux des marchandises en vrac.
					Train "Lazor"	Plus grande flexibilité dans l'usage des modes de transport disponibles.
					Une plus grande collaboration entre les chemins de fer et les camionnages.	
					De meilleures installations intermodales.	
		Petits expéditeurs	Tarifs ferroviaires non concurrentiels: les chemins de fer semblent avoir "perdu intérêt" en ce marché.	Perte virtuelle du principale concurrent pour les petits expéditeurs.	Aucune option offerte	Sans réponse

TABLEAU 4.11
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES -- RÉGION NOUVEAU-BRUNSWICK VILLE MONCTON

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Maritime						
Fret	Inadéquat	Péréquation des tarifs des lignes des conférences	Les lignes des conférences maintiennent des tarifs de fret d'Halifax à Saint John et vice versa à parité avec les tarifs maritimes à destination et en provenance des ports du Saint-Laurent.	Diminue les possibilités d'exporter leurs avantages naturels aux exportateurs des maritimes.	Exiger des tarifs maritimes réduits à l'allée et au retour des ports de l'Atlantique contre les ports du saint-Laurent (pour les envois des connaissements locaux de "Saint John" ou "Halifax".	
		Allégeance de loyauté	Les clients du système des conférences doivent signer un contrat de loyauté à la ligne des conférences seulement	L'incapacité des exportateurs à égaliser la puissance du système des conférences.	Diminuer les exigences de loyauté sur 80% du volume total expédié.	Développement de transporteurs alternatifs à l'extérieur du système des conférences.
	Inadéquat	Ports/ politique portuaire	Tendance à la concentration des principaux services de conteneurs à Montréal. Tendance favorisée par la "disposition des services de navigation sur le Saint-Laurent gratuits" du gouvernement fédéral.	Réduit le service aux ports de l'Atlantique. Pourrait entraîner les chemins de fer à concentrer leurs services à Montréal, au détriment des ports de l'Atlantique	Frais des usagers pour les aides de navigation, brise-glace et dragage sur le St-Laurent.	Rendrait les ports de l'Atlantique économiquement plus attrayant.
Expédition du fret						

TABLEAU 4.11
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES — RÉGION NOUVEAU-BRUNSWICK VILLE MONCTON

MODE/ DISCUSSION PROBLÈME	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Autre Politique fédérale	Politiques fédérales du développement régional et de la gestion des ressources en conflit.	Enveloppe	Inclusion d'"obligations constitutionnelles" dans l'"enveloppe" pour chaque province de l'Atlantique.	"Obligations constitutionnelles" grâce aux subventions des tarifs de fret et autres moyens, comprises en vertu de leur inclusion dans le système d'enveloppe des échanges.	Financement séparé des programmes "constitutionnel" et discrétionnaire.	Aide les provinces atlantiques à surmonter les barrières des distances et marchés dispersés.
	Potentiel. inadéquate	Programme d'aide aux tarifs de fret	Danger de plus grandes compressions, ou de l'élimination des subventions intra-régionales	Si l'aide était interrompue ou terminée, la production dans les usines des régions atlantiques se déplacerait vers d'autres localités plus proches des marchés centraux.	Pas de compressions supplémentaires dans le programme intra-régional	Le programme continuerait de renforcer le développement industriel supplémentaire.
	Les objectifs fédéraux concernant le développement régional et des investissements en conflit	Frais de l'usager	Tendance au plein recouvrement des coûts comme critère d'investissement des installations d'infrastructure	Entraîne un plus petit nombre d'installations que nécessaire et justifié dans la région.	Ne pas utiliser le plein recouvrement comme seul critère du capital public investi.	Un plus grand développement de l'infrastructure.
	Fédéral	Transport côtier	Droits sur les vaisseaux étrangers utilisés	Les droits ajoutent au coût de	Réduire ou éliminer	Réduit les coûts de transport maritime

TABLEAU 4.12
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES — RÉGION NOUVELLE-ÉCOSSE VILLE HALIFAX

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛT DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Aérien Fret	Peu de commentaire					
Affaires/ Tourisme	Très inadéquate	Liaisons avec les É.-U.	Mauvaise structure routière et liaisons nord-sud.	Généralement mauvais service nord-sud limitant le commerce, le développement et le tourisme.	Déréglementation	Avantages: attrac. des transp.U.S. et nouveaux arrivants Coûts: peut nuire aux petits déplac. de navette dans la région.
		Liaisons avec l'Europe	Pas assez de vols vers l'Europe.	Décourage le développement de l'ind. secondaire, en part. côtier (les gens d'affaires se méfient des mauvaises liaisons).	Déréglementation	Avantages: attrac. des transp. europ. Coûts: peut nuire aux lignes aériennes can.
		Liaisons avec les autres provinces atlantiques	Pas de service à la plupart des parties de la régions, comme le nord du N.-B. Seuls les grands centres sont desservis.	Nuit au dével. régional. Cependant certains pensent que le transport ne devrait pas être un "service social aux petites communautés.	Déréglementation	Avantages: attrac.des "taxis aériens", etc. Coûts: Encore moins de serv.
Routier Camion	Inadéquat	Réglementation	La région (N.-É. en général) souffre des deux côtés en imposant les coûts de la réglementation sans réglementer les coûts que les transporteurs peuvent imposer	Les coûts de la réglementation sont payés par les expéditeurs.	Pratique soit la déréglementation ou la réglementation des tarifs.	Tarifs à des niveaux compétitifs.

TABLEAU 4.12
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES -- RÉGION NOUVELLE-ÉCOSSE VILLE HALIFAX

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS OPTION/SOLUTION	SUGGÉRÉS AVANT./COÛTS SUGG.
Routier			Démarches d'obtention du permis écrasantes.	Les petits exploitants ne peuvent se permettre de faire ces démarches. Résultat moins de concurrence.	Faciliter la réglementation des permis.	Baisser les tarifs des transporteurs routiers grâce à la concurrence.
		Bureaux de tarifs	Tarifs fixes portent les coûts de transport au-dessus des niveaux concurrentiels.	Plus hauts coûts de transport.	Comme ci-dessus.	Comme ci-dessus.
		Concentration	Disparition général du petit expéditeur licencié. Forte dépendance sur les "nomades" pour desservir les petites communautés périphériques.	Monopolisation progressive par les chemins de fer et hauts coûts de transport.	Comme ci-dessus	Comme ci-dessus
		Manque d'uniformité des règlements interprov.	Le manque d'uniformité s'étend au connaissement; configurations de poids maximum, exemptions des réglements et émissions de licences.	Inefficacité dans les exploitations de camionnage interprovinciales.	Plus grande exploitations de camionnage interprovinciales moins coûteuses, plus régulières.	
		Uniformité des limites de poids interprov.	Restrictions sur les poids dans les provinces atlantiques non uniformes.	Comme ci-dessus.	Comme ci-dessus.	Comme ci-dessus.
Autocar/ Fret Affaires/ Tourisme	Inadéquat	Uniformité des règlem. interprov.	Les conducteurs d'autocar détenteurs d'un permis en N.-É. non autorisés à traverser les frontières provinciales.	Réduit le tourisme — les expl. ne peuvent offrir des circuits "maritimes" alors que les expl. U.S. peuvent circuler partout. Perte des affaires à leur profit.	Permis commun.	Davantage de tourisme en particulier au profit des exploitants canadiens.

TABLEAU 4.12
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES — RÉGION NOUVELLE-ÉCOSSE VILLE HALIFAX

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Routier Automobile	Conditions raisonnablement adéquates					
Ferroviaire Fret	Inadéquat	Fiabilité	De nombreux manufacturiers exigent des faire leurs réservations 3 semaines à l'avance pour utiliser les chemins de fer.	Diminue la compétitivité des producteurs régionaux.	Renforcer l'engagement du CN envers le développement régional.	Plus grande capacité de concourir avec les producteurs centraux.
					Aggrandir les serv. de garage des exp. de fret entre Toronto et Halifax pour fabri. meubles.	Amélioration de la compétitivité ferroviaire c. routière. Meilleure tarification que CN ou camionnage. Pourcentage réduit de dommages.
		"Concurrence"	Pour tout ce qui est situé à l'ouest de l'Ontario le "CN est le seul service ferroviaire disponible" à la circulation des wagons rail-route.	Inflexibilité dans l'exp. des produits maritimes et autres produits.	Transmettre les droits de voies à CP.	Des tarifs plus concur. et meil. services.
		"Écrémage"	Le CN limite ses services aux marchés d'Halifax, Moncton, etc. ("la crème"). Offre de mauvais services à Amhurat et autres petites communautés.	Service ferroviaire inadéquat et coûteux pour les petites communautés périphériques.	Renforcer engag. CN envers dév. régional.	Une croissance régionale plus équilibrée.
		Prix excessif	CN considéré saper les transp rout. privés sur tarifs pour plus grande part du marché.	Crainte que le CN ne prenne le monopole sur l'établissement tarifs et services.	Pas de solution spécifique.	

TABLEAU 4.12
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES — RÉGION NOUVELLE-ÉCOSSE VILLE HALIFAX

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS OPTION/SOLUTION	SUGGÉRÉS AVANT./COÛTS SUGG.
Ferroviaire		Infrastructure	Les voies suivent les mêmes routes qu'en 1890.	Évaluation des montages: de nombreux déraillements. Le CN désire propager le train "Lazor" de Toronto à Halifax mais l'infrastructure peut l'empêcher.	Réparation et modernisation.	Service plus efficace.
		Abandon	Aucune consultation entre la CCT et la province.	Aucun accord de remplacement offert aux expéditeurs affectés.	Mécanismes de consultation formelle	Les provinces auront davantage leur mot à dire sur l'impact des abandons.
Affaires/ Tourisme	Inadéquat	VIA Rail	Mauvaise manutention des bagages. Réductions récentes des services.	Certaines réductions du tourisme.	Réticence des participants à suggérer des améliorations puisque seulement 3% du trafic voyageur se fait par chemin de fer.	
			Manque de voies de doublement.	Crée des diffic. dans le service voyageur. Des déraillements accrus.	Modernisation.	
Maritime Fret	Très inadéquat	Activités des lignes des conférences	Récente réduction des expéditeurs non membres des conférences de 3 à zéro.	Les lignes des conférences ont tendance à augmenter fortement les tarifs pour les denrées réfrigérées.	Étudier les avantages de rayer l'exemption actuelle de la loi sur les combines pour les compagnies des conférences.	Possibilité d'augmenter le nombre des concurrents.

TABLEAU 4.12
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES — RÉGION NOUVELLE-ÉCOSSE VILLE HALIFAX

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS	SUGGÉRÉS
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Maritime	Inadéquat	Ports de conteneurs: Acquisition intermodale	Actions des Chemins de fer Nationaux canadiens dans le groupe Cast.	Considéré pouvant créer une situation intenable pour le commerce maritime au Canada, en particulier pour Halifax, (parce que le CN n'a de liaison ferroviaire que vers le centre du Canada et le mid-ouest US)	Dessaisissement (impliqué seulement)	Davantage de concurrence. Davantage de lignes passant par Halifax.
		Frais de l'usager	Usage gratuit de la Voie du Saint-Laurent.	Les subventions offertes à la Voie maritime nuisent au transport ferroviaire — qui doit payer pour son usage du droit de passage.	Droits de l'usager sur le St-Laurent.	Répartition plus efficace du fret entre transp. marit. et ferrov.
Affaires/ Tourisme	Aucun problème soulevé					
Expédition du fret	Inadéquat	Lignes des conférences	Manque de concurrents avec les lignes des conférences dans le transport maritime	Les expéditeurs de fret ne peuvent trouver de bons tarifs et liaisons pour les expéditeurs de N.-É. et autres pro. maritimes.	Établir un organisme international de contôle pour surveiller les lignes des conférences.	Davantage de consurrence, de meilleurs tarifs, de meilleurs services.
		Entrepôts publics.	Manque d'entrepôts de réfrigération et autres entrepôts publics.	Décourage l'usage des ports des maritimes, rendant l'expédition du fret moins efficace.	Subventions fédérales pour des entrepôts publics.	Encouragerait davantage de manufactures dans la région et un plus grand usage des ports des maritimes.

TABLEAU 4.13
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES -- RÉGION TERRE-NEUVE VILLE ST.JOHN'S

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRE D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Aérien Fret	Inadéquat	Tarifs	Trop coûteux pour utiliser tous les jours.	Utilisation de modes lents.	Déréglementation	Meilleurs services et tarifs grâce à la concurrence.
		Vitesse	Expéditions prennent jusqu'à 5 jours pour atteindre T.-N. à partir des points du Centre du Canada.	Manque de fiabilité	Comme ci-dessus	Comme ci-dessus
		Évincement	Les expéditions de Terre-Neuve sont supplantées à Montréal par les marchandises allant vers d'autres destin.	Comme ci-dessus	Comme ci-dessus	Comme ci-dessus
Tourisme/ Affaires	Inadéquat	Disponibilité	Difficulté à obtenir des sièges pour le Labrador sans réserver 10 jours à l'avance.	Mauvaises liaisons avec le Labrador pour le tourisme et affaires.	Aucune suggérée.	
Routier Camion	Inadéquat	Concurrence "prédatrice du chemin de fer	Concurrence de Terra Transport.	De nombreuses entreprises de camionnage doivent se retirer des affaires à T.-N. en raison de la concurrence avec Terra Transport (CN) pour les chargements d'origine.	Le gouvernement doit exiger que Terra Transport baisse ses tarifs.	Rétablir le bon équilibre entre les modes ferroviaire et par camion.
Autocar Fret Affaires/ Tourisme	Inadéquat	Coordonnation entre Compagnies/ Horaires/ Interlignes	Aucune information disponible sur les horaires.	Inefficace, manque d'usage, coûteux.	Meilleure propagation de l'information.	Plus grand usage du système.

TABLEAU 4.13
RÉSUMÉ DES PROBLÈMES -- RÉGION TERRE-NEUVE VILLE ST. JOHN'S

MODE	ÉVALUATION ADÉQUATION	SUJET	CRITÈRES D'ÉVALUATION/ COMMENTAIRES	COÛTS DE L'INADÉQUATION	CHANGEMENTS SUGGÉRÉS	
					OPTION/SOLUTION	AVANT./COÛTS SUGG.
Routier Automobile	Inadéquat	Sécurité: Vitesse	Manque d'accotements de routes pavés et entretien différé.	Plus grande utilisation du bateau; perte de temps.	Une plus grande aide fédérale pour la modernisation des routes.	Amélioration du tourisme, plus grande sécurité, plus grande vitesse.
		Infrastructure	Mauvaises liaisons entre les grands centres urbains et la péninsule à T.-N.	Système de transport en général inefficace.	Moderniser les liaisons en place, et en offrir de meilleures.	Moins de retard/ plus grande concurrence régionale.
Ferroviaire Fret	Inadéquat	"Prix"	Subvention du gouv. à Terra Transport.	Entraîne le chemin de fer à capter trop de transports directs par eau et camion.	Réduire la subvention du CN ou l'obliger à augmenter ses tarifs.	Meilleur équilibre entre les modes. Plus grande concurrence. Tarifs réduits.
Maritime Fret	Inadéquat	Terra Transport	Voir ci-dessus.			
	Adéquat mais inefficace	Services côtiers	Pas assez de concurrence.	Tarifs élevés.	Aucune proposée.	
Affaires/ Tourisme	Très inadéquat	Services traversiers	Très mauvais services aux passagers à bord et dans les terminaux.	Fait extrêmement diminuer le tourisme.	Moderniser le service; les terminaux; rétablir le service North Sydney-Argentia.	Augmentation considérable du tourisme.